

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

BRUNA IGLEZIAS MOTTA DOURADO

**COMÉRCIO DE GROSSO TRATO E INTERESSES MERCANTIS NO RECIFE,
PERNAMBUCO (c. 1837- c. 1871): A TRAJETÓRIA DO NEGOCIANTE JOÃO
PINTO DE LEMOS**

NITERÓI

2015

BRUNA IGLEZIAS MOTTA DOURADO

**COMÉRCIO DE GROSSO TRATO E INTERESSES MERCANTIS NO RECIFE,
PERNAMBUCO (c. 1837- c. 1871): A TRAJETÓRIA DO NEGOCIANTE JOÃO
PINTO DE LEMOS**

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

Área de concentração: História Social

Orientador: Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães

NITERÓI

Março de 2015

Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do Gragoatá

D739 Dourado, Bruna Iglesias Motta.

Comércio de grosso trato e interesses mercantis no Recife,
Pernambuco (c. 1837- c. 1871) : a trajetória do negociante João Pinto de
Lemos / Bruna Iglesias Motta Dourado. – 2015.
160 f. : il.

Orientador: Carlos Gabriel Guimarães.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto
de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2015.

Bibliografia: f. 132-144.

1. Comércio; aspecto histórico. 2. Comerciantes. 3. Biografia. 4.
Lemos, João Pinto de, 1796-1871. 5. Recife (PE). I. Guimarães, Carlos
Gabriel. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências
Humanas e Filosofia. III. Título.

CDD 923.38134

BRUNA IGLEZIAS MOTTA DOURADO

**COMÉRCIO DE GROSSO TRATO E INTERESSES MERCANTIS NO RECIFE,
PERNAMBUCO (c. 1837- c. 1871): A TRAJETÓRIA DO NEGOCIANTE JOÃO
PINTO DE LEMOS**

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

Área de concentração: História Social

BANCA EXAMINADORA

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

Prof. Dr. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho – UFPE (Arguidor)

Prof. Dra. Rita de Cássia Almico – UFF (Arguidor)

Prof. Antônio Carlos Jucá de Sampaio – UFRJ (Suplente)

Prof. Luiz Fernando Saraiva – UFF (Suplente)

À memória de meu pai, Antônio Dourado, cuja alegria e
otimismo me fortalecem a cada lembrança

*“Para mim a História é a soma de todas as Histórias possíveis: uma coleção de ofícios e de pontos de vistas, de ontem, de hoje e de amanhã”.*¹

¹ BRAUDEL, Fernand. **História e Ciências Sociais**, Editorial Presença, Lisboa, 1972, p. 27.

Agradecimentos

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense, junto ao qual essa dissertação foi realizada. Nesse sentido, direciono meus agradecimentos a todos os funcionários, professores e colegas da instituição. À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, pela concessão da bolsa de mestrado que permitiu minha dedicação exclusiva para a pesquisa.

Gostaria de agradecer ao meu orientador, o professor Carlos Gabriel Guimarães, pelo acolhimento e pela presteza com que conduziu a orientação deste trabalho, equilibrando uma postura crítica e, ao mesmo tempo, compreensiva em relação as etapas da pesquisa que compõe o estudo. Acredito que foi de enorme valia para minha formação o período em que estive trabalhando sob a orientação do professor, sem o qual a finalização deste trabalho não seria possível. Foram valiosíssimas todas as indicações de livros, textos e fontes, generosamente feitas pelo professor.

Ao professor Marcus Joaquim Maciel de Carvalho, com quem tive o prazer de trabalhar como bolsista de iniciação científica durante o curso de graduação em História, na Universidade Federal de Pernambuco. O interesse pela pesquisa histórica surgiu nesse momento e, por isso, agradeço imensamente.

Aos membros da banca de qualificação, Rita Almico e Cezar Honorato, pela leitura atenta que fizeram do meu trabalho inicial, além da preciosa indicação acerca de fontes e textos complementares.

Aos professores Marcus Joaquim e Rita Almico, por aceitarem o convite de participação como arguidores na banca de defesa da dissertação.

É importante mencionar algumas instituições, e seus funcionários, nas quais realizei o levantamento documental que embasa este trabalho.

No Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco agradeço ao professor José Vergolino e a Tácito Galvão, por me apresentarem parte do precioso acervo da instituição. Seu Cabral, funcionário dedicado, sou grata ao senhor pela solicitude com

que sempre atendeu os pesquisadores e visitantes. Como não mencionar o Seu Severo, cujo bom humor tornava mais leve as manhãs e tardes de pesquisa.

Na Associação Comercial de Pernambuco, agradeço à Marta Almeida e a Jamerson Reis, que permitiram a realização da minha pesquisa no acervo da instituição.

À funcionária Teresa Filardo da Sala de Consulta do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, que muitas vezes se dispôs a ir além dos catálogos analíticos para sanar minhas dúvidas quanto à localização dos documentos.

Agradeço ainda a todos os alunos e professores que frequentam a sala 216-N do Campus Gragoatá. O convívio que tivemos neste espaço se mostrou essencial para a realização deste trabalho. Agradeço, principalmente, aos professores Alexandre Ribeiro e Gladys Sabina Ribeiro, por todas as indicações e conversas que tivemos ao longo dos quatro semestres do curso de mestrado.

Aos professores Luiz Carlos Soares e Ismênia de Lima Martins, que ministraram disciplinas cursadas por mim na Universidade Federal Fluminense, além do professor João Luís Ribeiro Fragoso, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, pelas ótimas discussões estabelecidas em sala de aula. Importantes reflexões presentes na dissertação foram suscitadas nessas ocasiões.

À Elizabeth Santos de Souza, pelo agradável convívio que tivemos em meio às atividades acadêmicas, a partir do qual construímos uma sólida e sincera amizade calcada em admiração e respeito mútuo.

Às amigas historiadoras Kate Soares, Aryanny Silva, Flávia Ferro, Rosângela Assunção e Carolina Martins, as “Meninas de Clío”, pela reciprocidade afetiva que estabelecemos durante a nossa permanência em terras fluminenses, sem vocês tudo teria sido muito mais difícil.

Aos amigos historiadores Lídia Rafaela e Diego Carvalho, velhos conhecidos da Universidade Federal de Pernambuco, nosso reencontro na pós-graduação encheu meu coração de alegria, aumentando ainda mais a admiração que tenho por ambos.

Às amigas de sempre Maira Mesquita, Romênia Moura, Camila Zilar e Juliana Loureiro, minhas irmãs por opção, aprendi com vocês que o sentido pleno da palavra amizade é construído cotidianamente.

Por último, mas não menos importante, agradeço à minha mãe, Sonia Iglesias, que sempre me apoiou em todos os momentos da minha vida, suavizando os problemas e exacerbando as alegrias. Mulher mais valiosa não há.

RESUMO

A presente dissertação analisa a trajetória de vida do negociante João Pinto de Lemos, membro do grupo de *negociantes de grosso trato* da praça de comércio do Recife, Pernambuco, entre as décadas de 1830-1870. Mencionado nas fontes como negociante de grosso trato, esteve simultaneamente envolvido no comércio exterior e no abastecimento interno. A posição privilegiada experimentada por esse homem de negócios na hierarquia mercantil possibilitou a ele o exercício de múltiplas atividades comerciais, o que permitiu encontrá-lo na direção de casas bancárias e outras corporações mercantis, estabelecendo uma participação econômica e política mais dinâmica que a do simples comerciante.

Palavras-chave: comércio; negociantes; trajetória; João Pinto de Lemos; Pernambuco

ABSTRACT

This dissertation analyzes the history of life businessman João Pinto de Lemos, a member of the group of large businessmen of trade square of Recife, Pernambuco, in the decades of 1830-1870. Mentioned in the sources as large businessman, he was simultaneously involved in foreign trade and domestic supply. The privileged position experienced by this businessman in the commercial hierarchy enabled him to exercise multiple business activities, allowing find him in the direction of banking houses and other commercial corporations, establishing more economic stake and dynamic policy than the simple merchant.

Key-words: trade; businessmen; history of life; João Pinto de Lemos; Pernambuco

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS	I
RESUMO	IV
ABSTRACT	V
SUMÁRIO	VI
LISTA DE ABREVIATURAS	VIII
LISTA DE GRÁFICOS, QUADROS E TABELAS	IX
LISTA DE IMAGENS E MAPAS	XI

Introdução1

Capítulo 1 - A praça comercial do Recife: comércio e categorias mercantis12

1.1 Comércio e categorias mercantis no Brasil Oitocentista: origens, transformações e hierarquias 12

1.2 A Praça de Comércio de Pernambuco, a cidade do Recife18

1.3 Imigrantes portugueses no Brasil Oitocentista: o estabelecimento de João Pinto de Lemos em Pernambuco 35

1.4 A participação dos negociantes de grosso trato na Insurreição Praieira, Pernambuco..... 49

Capítulo 2 – Interesses mercantis, comércio marítimo e redes socioeconômicas, Pernambuco, século XIX 55

2.1 Grupos de interesse mercantil no Brasil Oitocentista, Pernambuco, século XIX: conceptualização e organização 55

2.2 Pernambuco e o comércio marítimo no século XIX 60

2.3 Circuitos mercantis do negociante João Pinto de Lemos no Recife Oitocentista 71

2.4 A Associação Comercial de Pernambuco e os interesses mercantis, 1839 – 49 89

Capítulo 3 – Modernização econômica e diversificação de investimentos: a atuação socioeconômica de João Pinto de Lemos, c. 1840 – c. 1870	101
3.1 O contexto das atividades mercantis de João Pinto de Lemos na segunda metade do século XIX: modernização e diversificação econômica	101
3.2 A atuação socioeconômica de João Pinto de Lemos: cargos e outros empreendimentos (c. 1840 – c. 1860)	108
3.3 Negócios em família: a transmissão do patrimônio do negociante João Pinto de Lemos	120
Considerações finais	128
Fontes e Referências	132

LISTA DE ABREVIATURAS

ACMOR – Arquivo da Cúria Metropolitana de Olinda e Recife

ACP – Associação Comercial de Pernambuco

ANRJ – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro

APEJE – Arquivo Público João Hemerenciano

BN – Biblioteca Nacional

CRL - *Center Research Libraries*

IAHGP – Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco

JUCEPE – Junta Comercial de Pernambuco

UFLAC - *University of Florida-Latin American Collection*

LISTA DE TABELAS E QUADRO

Quadro 1 - Membros da diretoria do Banco Comercial de Pernambuco (1851- 1853)	33
Quadro 2 - Nacionalidades e quantitativos dos negociantes da praça do comércio do Recife (1848, 1850,1860)	34
Tabela 1 - Participação dos portos nas exportações brasileiras (em %, 1776-1875)	61
Tabela 2 – Receita proveniente das exportações para fora do império, Pernambuco, 1842-45 (porcentagem)	62
Quadro 3 – Número de embarcações saídas do Porto do Recife e toneladas transportadas (1842-45)	63
Quadro 4 - Número de embarcações entradas do Porto do Recife e toneladas transportadas (1842-45)	64
Quadro 5 – Valor dos principais produtos brasileiros de exportação em relação as exportações totais, 1821-1881 (porcentagem)	65
Quadro 6 – Arrobas de algodão e açúcar exportados para dentro e fora do Império, 1834-44	66
Quadro 7 – Receita do comércio marítimo de longo curso, Província de Pernambuco: 1859-65	67
Quadro 8 - Mapa geral das exportações de João Pinto de Lemos, 1844-1852 (em viagens)	74
Quadro 9 - Nacionalidade das embarcações consignadas para o comércio de exportação por João Pinto de Lemos, entre nos anos 1839-40, 1842-43, 1845-49	75
Quadro 10 - Mapa geral das importações de João Pinto de Lemos, 1836-1852 (em viagens)	78
Quadro 11 – Importações de azeite de oliva de João Pinto de Lemos (em número de viagens)	79
Quadro 12 - Importações de farinha de João Pinto de Lemos (em número de viagens)	80
Quadro 13 - Importações de carne de João Pinto de Lemos (em número de viagens)	81

Quadro 14 - Importações de vinho de João Pinto de Lemos (em número de viagens)	82
Quadro 15 - Termo médio dos direitos pagos pelos líquidos despachados para consumo no Brasil, 1841-45 (porcentagem)	83
Quadro 16 - Termo médio dos direitos pagos pelos principais países exportadores de vinhos despachados para consumo no Brasil, 1841-44 (porcentagem)	84
Quadro 17 - Valor da pipa de vinho importada em Pernambuco e suas origens (1843)	85
Quadro 18 - Importação de João Pinto de Lemos com carga declarada “em lastro” e seus portos de origem, 1837-1840; 1842-45; 1847-52	86
Quadro 19 - Membros da diretoria da associação comercial de Pernambuco (1839-1846)	92
Quadro 20 - Membros da diretoria da associação comercial de Pernambuco (ACP) c. 1846-c. 1849	93
Tabela 3 - Subvenções pagas às maiores companhias de navegação 1866- 1892	116
Quadro 21 - Bens do negociante João Pinto de Lemos (1871)	125
Quadro 22 - Cálculo do patrimônio líquido de João Pinto de Lemos (1871)	126

LISTA DE IMAGENS E MAPAS

Mapa 1

Elisário/Mamede. *Planta dos bairros do Recife, Santo Antônio e Boa Vista* (1856) 22

Figura 1

Bolsa de Pernambuco (1863) 23

Figura 2

Entrada do Porto de Pernambuco (1852) 24

Mapa 2

Elisário/Mamede. *Planta do Bairro do Recife e do Porto de Pernambuco* (1856)
..... 26

Figura 3

João Pinto de Lemos, Comendador, (s/d)40

Introdução

O interesse pela temática que norteia o presente estudo resultou, inicialmente, das investigações realizadas na época em que participei, entre os anos 2009 – 2010, como bolsista de iniciação científica do projeto de pesquisa *Trajetórias de vida, cotidiano e identidades no mundo atlântico escravista. Pernambuco, 1822-1855*, sob a orientação do professor Marcus Joaquim Maciel de Carvalho. Na ocasião, pesquisávamos as histórias da vida, o cotidiano e o processo de construção de identidades individuais e coletivas de personagens vinculados ao comércio atlântico de escravos, investigando tanto as trajetórias dos traficantes quanto dos traficados, afim de observar o problema da agência escrava e do cotidiano de uma sociedade escravista.

É importante mencionar que dentro dos resultados apresentados pelo referido projeto de pesquisa, o nome do negociante João Pinto de Lemos não apareceu ligado diretamente ao tráfico de escravos em Pernambuco. Entretanto, no enlace que tive com os documentos pesquisados, me deparei diversas vezes com menções ao nome do negociante, ligando-o a outros indivíduos que desempenhavam atividades mercantis, relacionadas ou não ao comércio negreiro. Na leitura dos documentos, a ocorrência do nome deste negociante começou a chamar minha atenção em virtude, inclusive, da diversidade de situações documentadas nas quais encontrei evidências de sua participação.

A investigação das trajetórias de tais indivíduos me forneceu a perspectiva de que os negociantes que atuavam na província formavam uma rede comercial que compartilhava, além de interesses econômicos comuns, vivências naquele ambiente histórico que caracterizava Pernambuco em meados do século XIX

Nesse sentido, tornou-se particularmente interessante o estudo da trajetória de vida do negociante de grosso trato João Pinto de Lemos (1796-1871). Nos registros de seu testamento afirmou ser cidadão brasileiro, natural da cidade do Porto.² Conforme menciona a fonte, ele emigrou para a província de Pernambuco com apenas 10 anos e nela viveu entre 1806 e 1871, ano de seu falecimento. O longevo negociante, ainda no ano de 1821, contando com vinte e cinco anos de idade, já atuava comercialmente na

² IHGPE. *Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos*, 1871, caixa 206, fl 8.

cidade do Recife, sendo mencionado como *comerciante* em listagem publicada por moradores de Pernambuco em um jornal da Corte.³

Poucos foram os negociantes locais que conseguiram ocupar cargos mercantis tão prestigiosos quanto João Pinto de Lemos. Entre os anos 1830-50, atuou como sócio fundador e membro da diretoria da Associação Comercial de Pernambuco (ACP), órgão que congregou boa parte dos negociantes de grosso trato que atuavam na província.⁴ Entre os anos de 1846-49 foi presidente desta mesma instituição. Além disso, em 1842, recebeu a comenda da Ordem de Cristo, título honorífico de grande prestígio no Brasil oitocentista.⁵

Na década de 1850, foi deputado comercial do Tribunal do Comércio de Pernambuco, desempenhando a função de juiz comissário em diversos processos de falência.⁶ Ainda neste período, João Pinto de Lemos participou da diretoria do Banco Comercial de Pernambuco (1851)⁷ e da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (1853)⁸.

O estudo empreendido busca analisar aspectos do comércio brasileiro oitocentista, com ênfase no comércio de grosso trato, a partir da compreensão dos próprios agentes e personagens envolvidos nessa atividade mercantil. Desta forma, a investigação da trajetória de vida do negociante João Pinto de Lemos agrega, intrinsecamente, questões que abrangem a natureza econômica, social e política da atuação deste indivíduo dentro de um contexto histórico específico. Neste estudo, procuro realizar uma aproximação entre distintas linhas do saber historiográfico, na medida em que o objeto possui interseção entre ambas.

A compreensão das condições históricas que acompanharam a trajetória do negociante João Pinto de Lemos, de certo modo, exigiu uma reflexão sobre a realidade socioeconômica em um dado momento e a ação dos diversos agentes sobre essa mesma realidade, tendo em vista o equacionamento dos problemas e o alcance das metas estipuladas. Impossível negligenciar a utilidade de alguns pressupostos desenvolvidos

³ BN, Hemeroteca Digital Brasileira, *Gazeta do Rio de Janeiro*, 06/09/1821, n.81, p.3.

⁴ RIDINGS, Eugene, **Business interest groups in nineteenth-century, Brazil**. Cambridge: University Press, 1994.

⁵ ANRJ, Ordens Honoríficas/Ordem de Cristo, LEMOS, João Pinto de. 02/02/1842, cx.187.

⁶ JUCEPE, DVD 9, SG-RC1V09: I030-I045; SG-RC1V10: I055- I072.

⁷ APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1852, p. 211.

⁸ *Leis do Império*: Decreto n° 1.113, de 31 de janeiro de 1853.

nessas linhas, ou perspectivas históricas, ou a pertinência de pensá-los como ferramentas e caminhos válidos na condução da pesquisa.

Podemos destacar que nas duas últimas décadas multiplicaram-se os historiadores brasileiros e estrangeiros que têm se interessado pela utilização de histórias de vida, ou trajetórias, como “fio condutor” de análises histórica.⁹ Tais trabalhos abrangem os limites e as liberdades dos agentes individuais e coletivos em condições históricas específicas. A reflexão sobre a relação entre agência e estruturas sociais, assim como a importância dos estudos históricos de agentes sociais específicos, suscitam as principais questões teóricas deste texto.

Assim, é importante enfatizar que, de acordo com Fredrik Barth (1981), a investigação das relações interpessoais e entre grupos é estabelecida em termos do reconhecimento do caráter processual das *transações* - conceito de operação que explora a dinâmica das interações nas relações entre os atores sociais.¹⁰ A sequência sucessiva de trocas recíprocas agrega valores socialmente construídos, em cada universo transacional, por meio de um processo *gerativo*.¹¹

Estudiosos como Fredrik Barth e Michel Bertrand enfatizaram a utilidade das relações pessoais para a centralidade da análise das redes de sociabilidade. A concepção e a dimensão do termo "família" foram estendidas para além da linhagem de parentesco, com a proposição de noções mais amplas de aliança, casamento e amizade.¹² Tal

⁹ Destaco aqui alguns trabalhos que utilizam essa perspectiva analítica. Cf.: LEVI, Giovanni. **A herança imaterial**. Trajetória de um exorcista do Piemonte no século XVII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000; GINZBURG, Carlo. **O queijo e os vermes**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006; GRINBERG, Keila. **O fiador dos brasileiros**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002; RICARDO, Sílvia Carvalho. **As redes mercantis do final do Século XVI e a figura do mercador João Nunes Correia**. São Paulo, 2006. Dissertação (Mestrado em História Econômica); CARVALHO, Marcus Joaquim M. de; REIS, João José; GOMES, Flávio dos Santos. **O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico Negro (c. 1822 – c. 1853)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010; BRAGA, Nilza Lícia Xavier Silveira. **Entre negócios e vassalagem na Corte Joanina: a trajetória do homem de negócio, comendador da Ordem de Cristo e deputado da Real Junta de Comércio Elias Antonio Lopes (c.1770-1815)**. Niterói, 2013. Dissertação (Mestrado em História). UFF.PPGH.

¹⁰ As *transações* sociais têm uma configuração que possibilita a análise, em termos sequenciais, como um jogo de estratégia organizado por meio de uma sequência de prestações e interações recíprocas, que representam movimentos sucessivos dos atores sociais. A utilidade da relação de transação, em termos analíticos, é que ela configura um modelo coerente de processo social observável. Cf. BARTH, Fredrik. **Process and form in social life: selected essays of Fredrik Barth**, vol.1. London: Routledge & Kegan Paul, 1981, p.38

¹¹ A construção de tal modelo refere-se a ocorrência de padrões de comportamento compostos por um conjunto de regras e *status*. Uma questão que se coloca a partir do entendimento do processo gerativo em termos transacionais é a de saber se há possibilidade de transação em situações concretas nas quais os sistemas de atribuição de valor, historicamente gerados, não são correspondentes. Cf. BARTH, Fredrik. **O guru, o iniciador e outras variações antropológicas**. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2000. p.170-175

¹² BARTH, op.cit., 1981; BARTH, op. cit., 2000; BERTRAND, op. cit., 1999.

compreensão da utilidade das relações pessoais, para a análise das redes de solidariedade, é também proposta por Gioavanni Levi, visto que, para este autor:

“a rede das relações de aliança tinha um papel igualmente importante na complexa estratégia das escolhas, das exclusões e das interações que tornavam o organismo familiar mais elástico”.¹³

Desse modo, parece ser significativo o uso de ferramentas conceituais que pretendam analisar o entorno, ou seja, o contexto destas relações. Uma das ferramentas conceituais utilizadas por estes autores para o entendimento dos sistemas relacionais são os *intermediários*, ou *brokers*¹⁴, indivíduos que desempenhariam funções de mediação entre grupos de sociabilidade, função que com frequência denota uma posição de autoridade dentro do grupo.¹⁵

Ao deslocarmos o foco analítico do *grupo econômico*¹⁶ representado pelos negociantes de grosso trato no Recife oitocentista e enfatizarmos as *ações individuais e estratégias*¹⁷ a elas relacionadas, perceberemos que não é possível avaliar a inserção socioeconômica deste conjunto de indivíduos, assim como a influência que exerciam localmente, sem uma pesquisa minuciosa dos membros que compunham esse grupo e de suas redes de solidariedade e poder dentro e fora da província de Pernambuco.

¹³ LEVI, G. **A herança imaterial**. Trajetória de um exorcista do Piemonte no século XVII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000, p. 96.

¹⁴ Os *intermediários*, *brokers* e ainda, *entrepreneurs*, possuem a capacidade gerencial de introduzir inovações em um contexto social. A combinação dessas duas características – gestor e inovador – implica que estes indivíduos se envolvam em processos transacionais de natureza múltipla. Os *entrepreneurs* imprimem um caráter dinâmico às sociedades e comunidades das quais participam. Esta perspectiva evidencia que o sucesso empresarial produz novas informações sobre as inter-relações das diferentes categorias de bens e valores. Em outras palavras, a atividade empresarial se torna uma grande fonte de mudança cultural e social. Cf. GEERTZ, Clifford. The Javanese Kijaji: The Changing Role of a Cultural Broker. In: **Comparative Studies in Society and History**, Cambridge University Press, Vol. 2, nº. 2 (Jan., 1960), p. 229-230; WOLF, Eric. **Parentesco, amizade e relações patrono-cliente em sociedades complexas**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2001; BARTH, Fredrik, 1981, op. cit.

¹⁵ O conceito de *broker* foi usado pela antropologia social e política, dedicada aos estudos dos grupos sociais, sendo também empregado em trabalhos históricos recentes. Alguns historiadores trabalharam com a perspectiva do *broker* em estudos filiados a temáticas distintas. Cf. BERTRAND, op. cit.; LEVI, op. cit.; ROCHA, Manuela Maria e COSTA, Leonor Freire, *Remessas do ouro brasileiro: organização mercantil e problemas de agência em meados do século XVIII: Análise Social*, vol. XLII (182), 2007, 77-98; ANDRADE, Leandro Braga de. **Negócios capitais: práticas mercantis, negociantes e elites urbanas na Imperial Cidade de Ouro Preto, c.1822 – c. 1864**, Rio de Janeiro, 2013. Tese (Doutorado em História), UFRJ; 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, RS (século XIX)**, Rio de Janeiro, 2013, Tese (Doutorado em História), UFRJ.

¹⁶ A questão conceptual que permeia as noções de *grupos econômicos* e *grupos de interesses* será abordada detalhadamente no Capítulo 2, p. 54.

¹⁷ O conceito de estratégia refere-se à capacidade dos atores sociais de manipularem as situações sociais para aperfeiçoar os valores agregados nas próprias relações sociais. Tal conceito refere-se ainda às noções de status, gestão de recursos, escolhas e oportunidades. Ver: BARTH, op. cit., 1981, 125-126; LEVI, op. cit., p. 45.

A participação dos indivíduos na elaboração da realidade social não pode ser avaliada somente com base em “modelos que associam uma cronologia ordenada, uma personalidade coerente e estável, ações sem inércia e decisões sem incertezas”¹⁸. Ao longo da trajetória de vida de cada indivíduo “aparecem, ciclicamente, incertezas e escolhas, ou seja, uma política de vida cotidiana cujo centro é a utilização estratégica das normas sociais”.¹⁹ Assim, como argumenta Levi, o estudo de trajetórias de vida estabelece um procedimento metodológico privilegiado para a verificação do “caráter intersticial [...] da liberdade de que dispõem os agentes, e para observar como funcionam concretamente os sistemas normativos, que jamais estão isentos de contradição”.²⁰

O uso de tais ferramentas conceituais foi feito com cautela e sempre que possível, contextualizando as informações encontradas e relativizando-as num confronto com outros aspectos do real. Destarte, é preciso destacar que a partir da relação estabelecida entre processos socioeconômicos mais amplos e os negócios e atividades do negociante João Pinto de Lemos na praça comercial do Recife Oitocentista, direcionamos a investigação acerca da sua trajetória de vida.

Ao longo do século XIX, a praça comercial do Recife destacou-se como entreposto econômico de grande importância regional e nacional, uma vez que participava tanto do comércio exterior brasileiro quanto desempenhava localmente a função de centro de distribuição e transporte para os produtos nacionais e estrangeiros.²¹ Todavia, são ainda raros os estudos que se dedicaram à investigação da economia pernambucana no âmbito urbano, e principalmente suas relações com o comércio e seus

¹⁸ LEVI, Giovanni. *Usos da biografia*. In: FERREIRA, M. de M; AMADO, J. **Usos e abusos da História Oral**, Rio de Janeiro: FGV, 2006, p.169.

¹⁹ LEVI, op. cit., (2000), p. 45.

²⁰ LEVI, op. cit., (2006), p. 180. Para Levi a utilização de trajetórias de vida em estudos históricos estabelece um procedimento para a observação do caráter intersticial das relações, ou seja, que comunica duas partes de uma estrutura (o sistema normativo), detentora de um funcionamento concreto, embora contraditório. Ademais, sobre a “liberdade de que dispõem os agentes”, essa diria respeito a uma racionalidade seletiva que perpassa as ações coletivas e individuais relacionadas, por sua vez, “a utilização consistente das incoerências entre os sistemas de normas e de sanções”. LEVI, op. cit., (2000), p. 46. Cf. LEVI, Giovanni, **Centro e periferia di uno Stato Assoluto**, Turin: Rosenberg & Seller, 1985.

²¹ Destaco como exemplos de trabalhos que abordaram, mesmo que tangencialmente, questões envolvendo a economia Pernambucana. Cf.: FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos**: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano. São Paulo: Global, 2004; EISENBERG, Peter. L. **Modernização sem mudança**: A indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910). 1ª. ed. Campinas-SP: Editora Paz e Terra, 1977; VERGOLINO, José Raimundo de O. A economia de Pernambuco, uma interpretação: 1850-1900. **Clio, Série História do Nordeste**, Recife, v.1, n.14, 1993, pp. 99-117; CARVALHO, Marcus J.M. de. **Liberdade: rotinas do escravismo no Recife (1822-1850)**. 2ª ed., Recife: Editora Universitária UFPE, 2010, p.17-23; SOUZA, George C. **Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012.

agentes. Esta escassez se torna ainda mais evidente quando procuramos trabalhos acerca desta temática para o período Oitocentista.²²

Antes de trabalhos inovadores - hoje considerados clássicos da historiografia - indicarem a necessidade da realização de estudos sobre o comércio no Brasil Oitocentista, aspecto fundamental da vida econômica, havia uma primazia das investigações históricas sobre a questão agrária.²³ Tal primazia de estudos teria, por sua vez, gerado a visão errônea de que os interesses econômicos da grande lavoura estiveram desassociados daqueles que prevaleciam no comércio de grosso trato, quando na verdade estes dois setores da economia compunham o mesmo grupo econômico, ligados aos interesses do *complexo-agrário-comercial*²⁴, como afirmou Evaldo Cabral de Melo.

A inserção de Pinto de Lemos e de suas atividades mercantis dizem respeito, principalmente, à atuação do negociante no comércio de grosso vinculado à exportação de açúcar e algodão – principais gêneros agrícolas produzidos pela província de Pernambuco²⁵ - e a importação de mercadorias diversas – carne, farinha, fazendas, gêneros alimentícios, bebidas espirituosas e, até mesmo, escravos -, vinculadas ao abastecimento local.

A fim de estabelecer um detalhamento específico da atuação mercantil do negociante João Pinto de Lemos, utilizamos como principal corpo documental o periódico *Diário de Pernambuco*²⁶. Para este estudo, outros documentos impressos foram utilizados, como o almanaque local *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, além de documentação manuscrita, como inventários e

²² Sobre o contexto comercial de Pernambuco no século XIX, cf.: CÂMARA, Bruno A. D. **O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870**. Recife, Tese (doutorado em História). UFPE. PPGH, 2012.

²³ Em âmbito nacional, destaco o pioneirismo dos trabalhos de Eulália Lobo e Maria Bárbara Levy. Cf.: LOBO, Eulália M. L. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978; LEVY, Maria Barbara. **A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas: esboços de história empresarial**. Rio de Janeiro: Sec. Mun. de Cultura/EDUFRJ, 1994.

²⁴ Resultante da união dos interesses compostos pela burocracia, pelos proprietários de terra da agricultura mercantil- escravista e pelos negociantes ligados à importação e exportação. Ver: MELLO, op. cit. (1999), p. 25-26. Embora diferentes em muitas questões; Ilmar de Mattos também destacou a participação dos negociantes na classe dominante senhorial e seu projeto de Estado Imperial. Cf.: MATTOS, Ilmar Roloff de. **O Tempo Saquarema**. São Paulo: HUCITEC, 1987.

²⁵ EISENBERG, op. cit., p. 13

²⁶ NASCIMENTO, Luiz do. **História da Imprensa de Pernambuco (1821-1954)**. vol. IV. Periódicos do Recife, 1821-1850. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1969; MELLO, José Antônio G. de. **Diário de Pernambuco: Economia e Sociedade no 2º Reinado**, Editora Universitária da UFPE, 1996;

registros paroquiais, e outras fontes de caráter institucional relativas à documentação da Associação Comercial de Pernambuco (ACP) e da Junta do Comércio de Pernambuco (JUCEPE).

A primeira evidência documental coletada sobre a trajetória de vida do negociante João Pinto de Lemos data de 1819, ano no qual é registrado o batismo de seu filho primogênito - João Pinto de Lemos Junior.²⁷ Ademais, foi constatado que o negociante já desempenhava atividade mercantil desde a década de 1820, quando seu nome é mencionado em duas petições redigidas pelos representantes da praça de comércio do Recife. Entretanto, é importante salientar que o período compreendido entre os anos 1819-1837 agrega poucas evidências documentais sobre a referida trajetória. No decurso do intervalo temporal que se estende entre os anos 1829-1837, foi possível estabelecer um melhor detalhamento das atividades do negociante, mesmo diante do caráter temporalmente rarefeito da documentação levantada. Destarte, serão utilizadas no texto da dissertação algumas informações contidas na documentação – anterior ao ano de 1837 -, mas é necessário ressaltar que temos como baliza temporal inicial do estudo da trajetória de vida do negociante João Pinto de Lemos o ano de 1837. Já a baliza temporal final se refere ao falecimento do negociante, em 1871.

O texto final da dissertação de mestrado divide-se em três capítulos. A divisão busca organizar a análise do comércio de grosso trato e dos interesses mercantis presentes na praça de comércio do Recife, em Pernambuco, no século XIX, através do estudo da trajetória de vida do negociante João Pinto de Lemos.

A primeira parte do Capítulo 1, “*Comércio e categorias mercantis no Brasil Oitocentista: origens, transformações e hierarquias*”, abordamos tanto a conceptualização quanto a interpretação da historiografia e da economia, sobre os termos *comércio*, *categorias mercantis* e *negociantes*, através de uma discussão conceitual e da recuperação do sentido atribuído aos termos, no vocábulo social da época. A caracterização do recorte espacial da dissertação, realizada no segundo tópico, “*A Praça de Comércio de Pernambuco, a cidade do Recife*”, foi estabelecida a partir da revisão historiográfica de alguns autores que visitaram o assunto. O termo *praça de comércio* teve sua conceptualização estabelecida pela interpretação do vocábulo social a

²⁷ Arquivo da Cúria Metropolitana de Olinda e Recife (ACMOR): *Índice de Registros de Batismo*, Corpo Santo, 1819.

ele atribuído. Para este fim, foram discutidos os modos de utilização da noção de *praça de comércio*.

O tema da centralidade da cidade do Recife foi abordado a partir de suas características comerciais e da trajetória de seu espaço físico. Algumas particularidades da praça de comércio do Recife, como a questão do sistema de crédito e dos grupos mercantis, foram também recuperadas. A proeminência dos lusitanos nas principais atividades mercantis, da referida praça de comércio, foi inquirida a partir dos documentos, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas* (1848, 1850 e 1860) e de algumas notícias coletadas no periódico *Diario de Pernambuco*, que finalizam o quadro de fontes do tópico, a fim de recuperar parte da dinâmica socioeconômica e política locais.

Na parte terceira do Capítulo 1, “*Imigrantes portugueses no Brasil Oitocentista: o estabelecimento de João Pinto de Lemos em Pernambuco*”, foram discutidos alguns aspectos da emigração portuguesa para o Brasil, principalmente ao longo do século XIX. Algumas das especificidades da presença lusitana no Brasil, e particularmente em Pernambuco, foram abordadas através da análise de fontes coletadas nos periódicos *A Voz do Brasil*, *Diario de Pernambuco* e *O Fiscal*. Ainda neste tópico foram apresentados alguns fatos - como casamento, nascimento dos filhos e falecimento - transcorridos da história de vida do negociante de grosso trato João Pinto de Lemos, português naturalizado brasileiro, que viveu em Pernambuco durante o século XIX. Eventos que envolveram o dito negociante, bem como sua rede mercantil e familiar, foram expostos e analisados buscando o entendimento de suas estratégias individuais, inseridas no contexto da época. A fim de ampliar a compreensão do significado dos eventos relacionados a tal trajetória, documentos como inventários, concessão de ordens honoríficas, documentação eclesiástica e notícias de jornais foram utilizados como fontes de pesquisa.

Finalizando o Capítulo 1, analiso ainda a participação dos negociantes de grosso trato na Insurreição Praieira. A participação de alguns indivíduos ligados as atividades comerciais urbanas durante a *Insurreição Praieira* evidenciou, entre outros aspectos, certa partidarização dos grandes negociantes em relação as forças políticas que atuavam na província de Pernambuco, em meados do século XIX.

O segundo capítulo investiga a atuação de João Pinto de Lemos, e de sua rede de sociabilidade, sob a égide da noção de *grupo de interesse econômico*, ou seja, essa trajetória de vida é colocada a partir de sua participação nos tratos comerciais com algum registro na documentação remanescente.

O primeiro tópico do Capítulo 2, “*Grupos de interesse mercantil no Brasil Oitocentista, Pernambuco, século XIX: conceptualização e organização*”, tratou da noção do termo *grupo mercantil*, buscando semelhanças e dissonâncias interpretativas entre alguns autores, acerca de suas concepções sobre a natureza e a organização dos referidos grupos. Sob aspecto analítico, foi examinada a participação dos negociantes da praça comercial do Recife no grupo de interesse econômico representado pela Associação Comercial de Pernambuco (1839), instituição que agregou os principais grupos de interesses na província de Pernambuco.

A partir da documentação das *Atas das Sessões da Diretoria* da ACP, além de fontes adjuntas - representadas por informações contidas em periódicos e inventários - foram produzidos quadros demonstrando a participação dos membros da associação na sua diretoria, de acordo com a classificação dos cargos ocupados, nome, endereço comercial, atividades e naturalidade dos sócios diretores. Constatou-se, entre outras questões, a ampla participação de negociantes de grosso trato, principalmente estrangeiros, na diretoria da ACP, entre os anos 1839 – 1849. As estratégias de promoção e influência dos membros do grupo da associação foram averiguadas mediante análise de petições conjuntas, uma vez que essas ajudaram na identificação de áreas comuns de interesse compartilhado pelos indivíduos que compunham o grupo.

No tópico seguinte, *Pernambuco e o comércio marítimo no século XIX*, esclareço algumas questões sobre a função exercida pela província pernambucana, naquele período, como um importante centro econômico regional brasileiro. Sua relevância econômica local, deveu-se, sobretudo, a ligação da província pernambucana com circuitos dinâmicos do comércio marítimo em virtude da atuação do porto do Recife, tanto no ramo do comércio exterior quanto no interprovincial. Para isso, são apresentados alguns dados estatísticos sobre o comércio exterior de importação e exportação dos principais produtos provinciais, além de informações relativas às atividades econômicas ligadas ao comércio interprovincial.

Na sequência, temos o tópico “*Circuitos mercantis: consignações e redes socioeconômicas na economia atlântica*”, no qual são abordadas as atividades mercantis

de João Pinto de Lemos, através da investigação de sua participação no comércio marítimo, entre os anos de 1836 a 1852. Foram coletadas informações sobre as consignações de João Pinto de Lemos no comércio exterior, assim como sobre suas trocas no comércio interprovincial. Tais informações foram dispostas em tabelas e quadros compostos por dados acerca das embarcações consignadas pelo negociante. Os dados coletados foram analisados e assim construímos um banco de dados com as fontes provenientes das colunas *Notícias Marítimas* e *Movimento do Porto*, veiculadas, no periódico *Diário de Pernambuco* (1836–1852), no qual estão mapeadas algumas notícias envolvendo o negociante João Pinto de Lemos e sua rede socioeconômica.

No último tópico do Capítulo 2, “*A Associação Comercial de Pernambuco e os interesses mercantis, 1839 – 1850*”, aspectos organizacionais e institucionais da referida associação foram examinados. Os estudos de Eugene Ridings, e de outros autores que tangenciaram a temática das associações comerciais brasileiras no século XIX, serviram de parâmetro analítico para a discussão. A documentação consultada e coletada no *Arquivo da Associação Comercial de Pernambuco* – compreendendo livros de *Atas da Sessão da Diretoria, Ofícios e Relatórios* – foi utilizada na averiguação de seus aspectos instrucionais, uma vez que oferece informações específicas sobre a organização cotidiana da ACP. Tal corpo documental revela ainda os mecanismos de comunicação da associação com as autoridades locais e nacionais, além de oferecer evidências sobre os interesses dos grupos e indivíduos que dela participavam como sócios.

O Capítulo 3, *Modernização econômica e diversificação de investimentos: a atuação socioeconômica de João Pinto de Lemos, c. 1840 – c. 1870*, foi privilegiada a análise da atuação de João Pinto de Lemos no pós-1850, perspectiva abordada sob a égide da temática da modernização econômica no Brasil, durante o século XIX. Aspectos que envolvem o tema da consolidação do Estado Imperial brasileiro foram também focados.

Os aspectos econômicos e políticos da consolidação do Estado Imperial brasileiro foram elencados através do exame de questões relacionadas a sua pretensa modernização. A centralidade da atuação dos representantes do comércio de grosso trato no processo de construção do Estado imperial, foi também inquerida. Algumas disputas que caracterizam a consolidação do Estado Imperial brasileiro, e denotaram a ansiedade dos negociantes pela formalização do aparato administrativo e financeiro desse Estado, serão ainda abordadas.

Nesse sentido, o tópico seguinte do capítulo 3, *A atuação socioeconômica de João Pinto de Lemos: cargos e outros empreendimentos (c. 1840 – c. 1860)*, foram elencados alguns aspectos analíticos da modernização econômica brasileira no Oitocentos, observados pelo desenrolar da trajetória de vida do negociante João Pinto de Lemos, com base na verificação da diversificação de seus capitais e investimentos. Esses, outrora concentrados no comércio atlântico, foram reinvestidos em outras atividades econômicas, como bancos, companhias de comércio e de seguro no contexto histórico que envolveu o período pós-1850. Finalizando o estudo, no tópico *Negócios em família: a transmissão do patrimônio do negociante João Pinto de Lemos*, foram abordadas questões relativas à constituição do patrimônio do negociante, analisando também eventos que envolveram a sucessão familiar de seus bens.

Capítulo 1

A praça comercial do Recife: comércio e categorias mercantis

*“Negociante que quebra, e que depois de quebrado ainda muito enchouraçado a correr e a galopar.
Não duvido que quebrasse, mas soubesse abotoar [...].
Mercador de loja tem armado de tal maneira, que até as cores da cabeleira, não se podem diferenciar;
Quer meter gato por lebre, e seu freguês cordear [...].
Capitalista que empresta duzentos contos de reis, metade em velhos papeis para o tesouro salvar; dentro em poucos dias entra a crescer e engodar [...].
Caixeiro que presumido d’estrangeiro faz alarde e no teatro da tarde grita – fora, até cansar e que no fim do sainete vai à Águia petiscar; ou na gaveta mete as escondidas a mão; ou a mulher do patrão, que já dele entra a gostar e lhe fornecer os patacos para o menino brincar!”²⁸*

1.1 Comércio e categorias mercantis no Brasil Oitocentista: origens, transformações e hierarquias

No *Dictionnaire universel du commerce* de Jacques Savary des Bruslons, editado pela primeira vez no início do século XVIII, e traduzido e adaptado para o português em 1813, pelo lente da Aula do Comércio Alberto Jaqueri de Sales²⁹, uma definição para o termo comércio é proposta. Em seu verbete *commercio*, é atribuído ao termo um sentido geral que “designa a comunicação recíproca que os homens fazem entre si das produções respectivas das suas terras e da sua indústria”³⁰. Assim, o comércio apresenta como caráter essencial na sua constituição a reciprocidade da comunicação, motivada pela necessidade mútua de troca das produções humanas.

Karl Polanyi relaciona o comércio ao interesse aquisitivo por bens não disponíveis *in loco*, característica comum a todos os grupos sociais. Os métodos desenvolvidos para suprir a necessidade aquisitiva de bens indisponíveis referem-se aos

²⁸ Estes versos foram publicados no periódico *Diario de Pernambuco*, em uma publicação denominada *Carapuça Moderna*, autoria desconhecida (quem assina a coluna é P. do P no Porto). Cf.: CRL/UFLAC, *Diario de Pernambuco*, 04/07/1844, n°148, p.4.

²⁹ A respeito da Aula do Comércio no Brasil e do lente Alberto Jaqueri de Sales cf. CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Arte dos negócios: saberes, práticas e costumes mercantis no império luso-brasileiro. America Latina em La Historia. Económica* [online]. 2009, n° 31, pp. 169-193. <http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n31/n31a6.pdf>

³⁰ SALES, Alberto Jaqueri de. *Dicionario Universal de Commercio*. Trad. e adaptação manuscrita do *Dictionnaire Universel de Commerce*, de Jaques Savary des Bruslons, 4 vols. 1813, p., p.140.

aspectos institucionais do comércio relacionados à produção e distribuição - classificáveis de acordo com critérios sociológicos e tecnológicos. “A produção e a distribuição de bens materiais sempre existiram enraizadas em relações sociais de natureza não econômica”.³¹

A ruptura da vinculação entre a produção e a distribuição de bens no mundo moderno ocorre “quando os elementos não mercantis em expansão se combinaram e traram para dentro de si a força de trabalho e a terra. – ou seja, o homem e a natureza”³². A bilateralidade das relações comerciais distingue o comércio das outras formas de aquisição de bens, além de evidenciar variações ideais entre as formas distintas de comércio. Destarte, na atividade mercantil uma relação bilateral entre os mercados e o comércio – estruturas independentes – é estabelecida a partir da transformação do “mercado em um veículo dos movimentos comerciais”³³.

A localização na hierarquia social dos indivíduos que desempenham atividades mercantis, para Polanyi, “tem sido muito diferente nas diferentes sociedades, ou a rigor, até numa mesma sociedade em épocas diferentes”.³⁴

O negociante de grosso trato – ou “em grosso”, denominação ainda presente no século XIX³⁵ – era, antes de tudo, o homem que se dedicava aos vários segmentos do comércio, diversificando suas atividades comerciais³⁶. Entretanto, esta categoria de ocupação já existia no vocábulo social para identificar as distinções que permeavam as práticas econômicas relacionadas ao comércio atacadista, ou “de grosso trato”, e as práticas do comércio varejista, ou “a retalho”.

Contudo, a análise das diversas categorias de ocupação mercantil, e particularmente, da categoria de negociante de grosso trato, passa pelo entendimento da diferenciação das práticas comerciais verificadas numa dada realidade histórica. As

³¹ POLANYI, Karl. **A subsistência do homem e ensaios correlatos**. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012, p. 9

³² Idem.

³³ Ibidem, p. 152.

³⁴ Ibidem, p. 138.

³⁵ Claudia Hansen, analisando as atividades de Candido Graffée e Eduardo Palassin Guinle, os fundadores do “Império Graffée-Guinle”, destacou que eles se autodenominavam no final do século XIX, início do XX, como negociantes de grosso. HANSEN, Claudia Regina S. de O.. **O poder da CBEE em Petrópolis (1909-1927)**. Niterói, 2006. Dissertação (Mestrado em História). UFF/PPGH.

³⁶ Consoante com a definição de José da Silva Lisboa, o Visconde de Cairu, negociantes de grosso trato ou homens de negócio “são aqueles 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 mais eficazmente promovendo a agricultura, original fonte de riquezas nacionais (...) São os que fazem 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”. LISBOA, José da Silva. **Princípios de Direito Mercantil e leis de Marinha**. Lisboa: Imprensa Régia, 1819, Tratado V, p. 69,

circunstâncias históricas que acompanham o processo de divisão operado no interior do universo mercantil – consolidado pela diferenciação das práticas comerciais – são determinantes para a compreensão de como a discriminação inscrita na codificação do vocabulário social passou a diferenciar o grosso trato da venda a retalho.

O sistema comercial brasileiro do século XIX – compreendendo as normas e as práticas mercantis determinantes para a realização das atividades comerciais – mantinha uma relação estreita com seu passado colonial, uma vez que até a década de 1850, ano em que é promulgado o Código Comercial brasileiro, inexistia uma *legislação mercantil nacional* específica para as questões mercantis no país³⁷. Deste modo, é necessário que as circunstâncias históricas que moldaram o processo de diferenciação das categorias mercantis sejam minimamente inqueridas.

A partir da segunda metade do século XVIII, a classe mercantil portuguesa inaugura uma fase de desenvolvimento, alicerçada na ação política pombalina. O triunfo do mercantilismo, a prosperidade da economia imperial luso-brasileira e as urgentes necessidades de financiamento do Erário propiciaram à classe mercantil portuguesa a possibilidade de conversão de seus capitais em respeitabilidade, no espaço de trocas econômicas e simbólicas que a coroa centralizava. Tal respeitabilidade pode então ser convertida em influência política e social, na prossecução de interesses econômicos e na estratégia de recomposição da sociedade de privilégio.³⁸

No referido Dicionario Universal de Commercio, em seu verbete *commercio*, distinguia os modos como podem ocupar-se os indivíduos no comércio:

O primeiro objeto do comércio é comprar as produções da terra e da indústria, para tornar a vendê-las por pequenas parcelas aos outros indivíduos. As pessoas que exercitam esta profissão se chamam *mercadores de retalho*. Esta ocupação mais cômoda do que necessária para a sociedade concorre, contudo à circulação interior (...) outro objeto do comércio compreende a ocupação de um membro que remete para os países estrangeiros a produção de sua pátria, ou seja, com fim de trocá-las por outras necessárias, ou por dinheiro, este comércio feito por terra ou por mar, na

³⁷Segundo Roberto Saba, e de certa forma corroborando com Levy e outros historiadores, as Associações Comerciais do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco tiveram um papel importante na criação do Código Comercial face às pressões e ações (petições) dirigidas à Câmara dos Deputados. Cf.: LUY, op. cit.; SABA, Roberto N. P. F. As Praças Comerciais do Império e a Aprovação do Código Comercial Brasileiro na Câmara dos Deputados. *Revista Angelus Novus*, nº. 1. Agosto de 2010. Disponível em: www.usp.br/ran/ojs/index.php/angelusnovus/article/download/34/71

³⁸ Os grandes negociantes portugueses puderam usufruir da conversão da respeitabilidade em influência social e política, ou seja, da ascensão às instancias sociais que acompanhavam as prerrogativas de nobreza em uma sociedade de Antigo Regime, sem a exigência pré-existente de um afastamento, mais ou menos rápido e completo, em relação aos ofícios mercantis que desempenhavam. Ver: PEDREIRA, Jorge M. V. **Os homens de negócios da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822):** diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa, 1995. Dissertação de doutoramento em Sociologia. Universidade Nova de Lisboa. p.102-105

Europa, ou em outras partes do mundo, tem o distinto nome de *comércio em grosso*; e os que se ocupam nele são chamados *homens de negócio*. Esta profissão é muito necessária porque é a alma da navegação e que aumenta as riquezas relativas do Estado.³⁹

Notamos que a definição do dicionário proclama o comércio em grosso protagonista das práticas mercantis atacadistas nas relações exteriores, além de vincular a alcunha de “homens de negócio” a seus empreendedores. Já o comércio varejista ficaria a cargo dos “mercadores de retalho”, responsáveis pelo fomento à circulação interior das produções da terra e da indústria de um Estado. Ora, mesmo não sendo tarefa simples a definição precisa de tais categorias comerciais, as distinções sociais que as acompanhavam clareiam-nos um pouco mais sobre a amplitude da atuação mercantil das respectivas categorias de ocupação.

Vale mencionar que o *Dictionnaire universel du commerce* de Jacques Savary des Bruslons, que teve sua primeira versão redigida nas primeiras décadas do século XVIII, mais precisamente em 1723⁴⁰, no momento histórico em na Europa Ocidental Atlântica a distância que afastava “a posição dos homens de negócios dos ofícios mecânicos e dos mercadores de retalho aumentou, enquanto a distância relativa à nobreza titulada foi encurtada”.⁴¹

Jorge Pedreira, em seu estudo sobre diferenciação, reprodução e identificação dos negociantes de Lisboa no século XVIII, destaca a ascensão desse grupo social e o quanto a monarquia portuguesa procurou estabelecer um quadro normativo do exercício da atividade mercantil, em virtude do “papel decisivo como instância de legitimação das classificações em que se determinava o lugar do mercador e da mercadoria na escala da estima e da estratificação social”.⁴²

Em Portugal, a criação da *Junta de Comércio destes Reinos e seus Domínios* em 1755, que substituiu a Mesa do Bem Comum dos Homens de Negócios⁴³, se constituiu no momento crucial para a distinção dos homens de negócio de grosso trato em relação

³⁹ SALES, op.cit., p. 154.

⁴⁰ TERJANIAN, Anoush Fraser. **Commerce and Its Discontents in Eighteenth-Century French Political Thought**. Cambridge: Cambridge Un. Press, 2013. p. 109 (nota 43)

⁴¹ PEDREIRA, op.cit., p. 101.

⁴² Idem, p.15

⁴³ Segundo Jorge Pedreira, a distinção no interior da classe mercantil existia em Portugal desde a “Confraria do Espírito Santo da Pedreira, irmandade fundada no século XV e que desde sempre reunira os “mais ricos e honrados mercadores de Lisboa”, adquirira uma importância considerável no reinado de D. João V, tornando-se, com a extinção da antiga Junta Geral do Comércio em 1720, a instituição coordenadora e representativa do corpo mercantil, através da Mesa do Bem Comum dos Homens de Negócio. PEDREIRA, Jorge Miguel V. Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais. *Análise Social*, vol. XXVII (116-117), 1992 (2º e 3º), p. 413. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223054099R0pVP5xq0Uf71OV2.pdf>

aos mercadores a varejo. O surgimento de tal instituição não inaugurou a distinção social, já existente desde os tempos da Confraria, mas foi a sua primeira expressão institucional, funcionando como um instrumento de intervenção do poder na classificação dos agrupamentos e dos agentes sociais na esfera comercial. Assim, a criação desta instituição “cristalizava um movimento dos próprios negociantes que se manifestara na consolidação dos seus instrumentos de representação corporativa e no reforço da sua capacidade de ação coletiva”.⁴⁴

A reação dos mercadores do comércio a retalho emerge com a criação da *Mesa do Bem Comum dos Mercadores*, cujos estatutos foram aprovados pelo alvará de 16 de Dezembro de 1757, e repartiu os mercadores retalhistas da Praça de Lisboa em cinco classes ou corporações:

a dos mercadores de lã e seda; a dos mercadores de lençaria; mercadores de meias e fitas de seda, chamados de capela; mercadores de meias de lã e quinquilharias, chamados de Porta da Misericórdia e Arcos do Rócio e Campainha; e a dos mercadores de retroz.⁴⁵

As instâncias de representação da classe mercantil originadas pela criação da *Junta de Comércio destes Reinos e seus Domínios* (1755) e da *Mesa do Bem Comum dos Mercadores* (1757) - a primeira destinada à incorporação dos homens de negócio da praça de Lisboa e a segunda relacionada à distinção dos mercadores retalhistas da mesma praça – concretizou uma diferenciação entre estas categorias comerciais a partir “da aprovação de estatutos particulares, isto é, de tratamentos privilegiados que, pelo seu próprio âmbito de aplicação, designavam corpos sociais”.⁴⁶

Importante ressaltar que no espaço colonial, foi criada uma Mesa do Bem Comum do Comércio no Rio de Janeiro em 1753, depois transformada em Junta do Comércio seguindo as mudanças em Lisboa⁴⁷. A Mesa, depois Junta do Rio de Janeiro, constituiu-se num espaço de diferenciação no interior da classe mercantil, e entre os

⁴⁴ PEDREIRA, op. cit., (1995), p. 70. A respeito da Junta de Comércio conferir também MADUREIRA, Nuno Luís. **Mercado e privilégios: a indústria portuguesa entre 1750-1834**. Lisboa: Estampa, 1997; LOPES, Walter de Mattos. “**A Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação deste Estado do Brasil e seus Domínios Ultramarinos**”: um Tribunal de Antigo Regime na Corte de D. João (1808-1821). Niterói, 2009. Dissertação (Mestrado em História). UFF/PPGH.

⁴⁵ CHAVES, Cláudia Maria das G. “O outro lado do Império: as disputas mercantis e os conflitos de jurisdição no Império Luso-Brasileiro”. Rio de Janeiro: **TOPOI**, vol. 7, n.12, jan-jun. 2006, p. 174.

⁴⁶ PEDREIRA, op. cit., p.72

⁴⁷ CAVALCANTI, Nireu. **O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004, pp. 202-206. Conferir, também, SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. **Do bem comum dos povos e de Sua Majestade: a criação da Mesa do Bem Comum do Comércio do Rio de Janeiro (1753)**. In: AZEVEDO, Cecília; ROLLEMBERG, Denise; KNAUSS, Paulo; BICALHO, Maria Fernanda. (orgs.). *Cultura Política, Memória e Historiografia*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2010, v. 1, p. 343-356.

próprios negociantes. Segundo Nireu Cavalcanti, “formavam a elite desse segmento, embora uma boa parte não pertencesse à alta sociedade da época”⁴⁸, que estava com a nobreza da terra.⁴⁹

A intervenção política **do Estado** na hierarquização das categorias mercantis visava reservar funções a um corpo de negociante, dotando-o de uma designação própria, de um estatuto particular e dos respectivos privilégios. Contudo, a lei não podia determinar a totalidade das práticas comerciais dos agentes sociais, uma vez que existiam “situações que não se adequam a rígida demarcação entre grosso trato e retalho, tal como se encontrava na terminologia oficial e na ordem legal”⁵⁰.

A criação dessas categorias de distinção mercantil teve como função tanto determinar os espaços públicos que deveriam ser ocupados por cada uma dessas classes, quanto derivar de si mesma “a lógica de honorificação da atividade dos “homens de negócio”, através da concessão de privilégios e títulos”.⁵¹

No início do século XIX, em textos produzidos por tratadistas e dicionaristas⁵², o comércio de grosso trato era mencionado como um mecanismo de ascensão social junto à nobreza civil e “os negociantes por grosso matriculados na Junta do Comércio, eram por inerência nobres”⁵³. Tal relação de enobrecimento da categoria comercial do negociante de grosso trato pode ser interpretada como um processo de integração seletiva desta classe nos estados superiores, promovendo a ascensão da posição dos homens de negócios por meio de sua admissão na hierarquia dos privilégios e das distinções de honra.⁵⁴

As distinções entre as vertentes atacadista e varejista do comércio emergem da análise de Max Weber acerca da gênese do capitalismo moderno como produtos da penetração do princípio mercantil na economia, cujo cálculo de rentabilidade norteava-se pelas oportunidades de mercado. O autor explica que no curso do século XVIII o comércio atacadista separa-se definitivamente do varejista, formando uma camada

⁴⁸ Idem, p. 205

⁴⁹ A respeito da nobreza da terra do Rio de Janeiro ver: FRAGOSO, João Luiz Ribeiro. Afogando em nomes: temas e experiências em História Econômica. *Topoi: revista de história*. Rio de Janeiro, PPGHIS/UFRJ, nº 5, 2002, 41-70; FRAGOSO, João Luiz Ribeiro. A nobreza vive em bandos: a economia política das melhores famílias da terra do Rio de Janeiro, século XVII. *Tempo*, Rio de Janeiro nº 15, pp. 11-35.

⁵⁰ PEDREIRA, op.cit. p.105.

⁵¹ CHAVES, op.cit.

⁵² Ver os verbetes *sciencia e profissão mercantil* em SALES, op. cit.

⁵³ OLIVEIRA, Luís da S. P. **Privilégios da Nobreza e Fidalguia de Portugal**, Lisboa, 1806, p. 92-106 apud PEDREIRA, op.cit., p. 100. Cf. também LISBOA, op. cit (nota 9)

⁵⁴ PEDREIRA, op.cit., p. 101.

específica do estamento mercantil. Ademais, o comércio atacadista decompõe-se em outras duas formas: o comércio atacadista de importação e de exportação. Na forma atacadista de importação prevalece a transmissão do produto na venda em leilão, modo mais dinâmico de escoar a mercadoria importada e repassar os dividendos dessa transação ao exterior. Já o comércio atacadista de exportação é “o da consignação, habitualmente o ultramarino” e “domina em lugares em que o comerciante não tem relação com o varejista”⁵⁵.

A temática da caracterização das categorias de ocupação comercial é abordada em *Civilização material*, de Fernand Braudel (2009), sob a proposta de que a partir das desigualdades percebidas na economia de trocas, estabelecidas em amplitude crescente no mercado, foi definida a existência de uma hierarquia na sociedade mercantil: a especialização social – composta pelas mais diversas profissões engendradas pelo mundo comercial (aquelas dependendo deste) – se teria instalado primeiro na base da hierarquia, mediante a distinção das tarefas e a fragmentação das funções.

Segundo o autor – cujas formulações estabelecidas sobre a sociedade capitalista e suas categorias comerciais são em grande parte inspiradas dos argumentos lançados por Max Weber, Werner Sombart e Savary des Bruslons – os grandes comerciantes ou *capitalistas* estariam no topo desta sociedade, numa esfera da circulação que lhes concederia o privilégio da polivalência e da não-especialização; esfera na qual ser negociante implicava a adaptação aos mais diversos tipos de ofertas e demandas estabelecidas pelo mercado. Seriam ainda eles “detentores do controle do comércio de longa distância, do privilégio da informação, da cumplicidade do Estado e da sociedade”⁵⁶.

1.2 A Praça de Comércio de Pernambuco, a cidade do Recife

“Recifum, à qual com toda a propriedade pudéramos denominar tripoli, é grandíssima, populosa e comerciante [...] esta ilustre e florente vila é a capital da província e residência de seu governador, de um Ouvidor, de um Intendente da Marinha, um Juiz de Fora, cada um com várias inspeções. Tem tribunal da administração da fazenda real. Três professores régios de latim, um de filosofia, outro de Eloquência e Política”.⁵⁷

⁵⁵ WEBER, Max. **A gênese do capitalismo moderno**. Organização e comentários Jessé Souza; tradução Rainer Domschke. São Paulo: Ática, 2006. p. 34

⁵⁶ BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo**: século XV-XVIII. Vol.2. “Os jogos de trocas”. Tradução de Telma Costa. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009, p. 353. A respeito desta obra de Braudel cf. ROCHA, Antonio Penalves. F. Braudel: tempo histórico e civilização material Um ensaio bibliográfico. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v3n1/a20v3n1.pdf>

⁵⁷ CASAL, Aires de. **Corografia Brasileira**, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1947, tomo II, edição fac-similar, p.17.

Esta entusiasta descrição do Recife evidenciava que já nas primeiras décadas do século XIX, a cidade não é mais uma velha vila colonial, e sim um agrupamento urbano em movimento e expansão. No Recife oitocentista o ritmo da vida cotidiana era, em grande parte, influenciado pelo movimento do porto e pelos interesses mercantis que ali existiam.

Em 1793, o *Diccionario da Lingua Portuguesa* mencionava que a palavra *Praça* era consagrada como o corpo dos negociantes da cidade.⁵⁸ Os espaços urbanos compreendem caracterizações das mais diversas naturezas. Para Fernand Braudel, a denominação *Praça de Comércio* designa uma maneira de classificar as formas urbanas a partir de suas características econômicas.⁵⁹ Como já ressaltado, a questão do vocabulário apresenta maior importância nas sociedades onde “as coordenadas das posições sociais eram dadas pela indicação de privilégios e de estatutos particulares”.⁶⁰

O caráter econômico do referido termo foi também evidenciado nos estudos de Eugene Ridings sobre a origem e a organização dos grupos de interesses econômicos no Brasil, durante o século XIX. De acordo com este autor, o termo *Praça do Comércio* era o nome dado a uma localidade, originalmente a praça central da cidade, local de encontro dos comerciantes e da realização de diversas transações mercantis. A denominação *Praça do Comércio* carregava em seu significado “tanto a representação legal do grupo das pessoas atuantes no comércio, perante o governo, quanto era o nome dado a seu local de reunião”.⁶¹

No caso dos espaços urbanos abrangidos pelas possessões espanholas e portuguesas nas Américas, a criação das praças comerciais pode ser considerada uma típica manifestação da tradição corporativa ibérica no período colonial. O corporativismo presente nas tradições ibéricas foi um elemento básico na definição do papel da organização dos grupos de interesses econômicos. Como destacou Eugene Ridings (1994), as lideranças das praças de comércio usufruíram estatuto privilegiado quando “o Estado discutia matérias relativas a seu campo de atuação e, em contrapartida, eram requisitadas para ajudar o governo no aconselhamento e na supervisão de questões administrativas”.⁶²

⁵⁸ *Diccionario da Lingua Portuguesa*, 1793, tit.II, p. 226 apud PEDREIRA, op.cit., p. 77.

⁵⁹ BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo**: século XV-XVIII. Tomo 1. Tradução de Maria Antonieta Magalhães Godinho. Lisboa – Rio de Janeiro: Edições Cosmos, 1970, p. 435.

⁶⁰ PEDREIRA, op.cit., p. 81

⁶¹ RIDINGS, op. cit., p.19, (tradução nossa).

⁶² *Ibidem*, p. 27.

Entretanto, é preciso ressaltar que a relação estabelecida entre o Estado e as lideranças comerciais das praças mercantis brasileiras não foi sempre pautada na reciprocidade de interesses. A chamada Revolta da Praça do Comércio do Rio de Janeiro, ocorrida em 1821, exemplifica uma ocasião em que as tensões políticas e sociais existentes no país colocaram em desarmonia a atuação dos grupos de interesses econômicos e do Estado.⁶³ De modo geral, cada praça de comércio tinha uma relação muito próxima ao respectivo governante da localidade. Contudo, conservavam considerável autonomia aliada aos costumeiros privilégios de reivindicação.

A construção de praças para encontros dos mercadores, ou *Praças do Comércio*, foi questão central para o programa de desenvolvimento econômico durante o período Imperial brasileiro, principalmente, em seus primeiros anos. Um ano após a chegada da família real à cidade do Rio de Janeiro, o príncipe regente D. João VI manifestou, por meio do Alvará de 15 de julho de 1809 seu desejo de construir as instalações para uma praça de comércio na sede da Corte, local onde “se ajuntem os negociantes a tratar das suas transações e empresas mercantis”.⁶⁴ Já em 1811, o governo imperial autorizou a construção da praça de comércio na cidade de Salvador, obra reivindicada pelos negociantes locais desde a chegada de D. João VI ao Brasil.⁶⁵ A construção das praças comerciais nas principais cidades brasileiras não demonstrou somente a preocupação governamental com as comunidades de mercadores nas cidades, “mas evidenciou o reconhecimento do seu desenvolvimento e da sua consciência corporativa no despertar da abertura da abertura econômica brasileira, no princípio do século XIX”.⁶⁶

A característica comercial conferida a algumas cidades brasileiras já era evidente nos tempos do Brasil Colônia. De acordo com Braudel, em análise dedicada às cidades coloniais ibéricas, o autor afirma que:

“Não há nesta América cidades estritamente comerciais, ou então estão em posição inferior: por exemplo, Recife – a cidade comercial – levanta-se ao lado da cidade aristocrática Olinda, a dos grandes proprietários de plantações, senhores de engenho e senhores de escravos”.⁶⁷

⁶³Sobre a Revolta da Praça do Comércio do Rio de Janeiro (1821), cf. RIBEIRO, Gladys S. **A liberdade em construção**: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. p.24; SCHULTZ, Kirsten. **Tropical Versailles**: emperre, monarchy and the portuguese court in Rio de Janeiro, 1808-1821, p. ?.

⁶⁴ *Leis do Império*, Alvará de 15 de Julho de 1809. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>

⁶⁵ MATTOSO, Kátia M. de Queiros. **Bahia, Século XIX**: uma Província no Império. Ed. Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1992, p. 487

⁶⁶ RIDINGS, op. cit., p. 15, (tradução nossa).

⁶⁷ BRAUDEL, op. cit. 1970, p. 440.

Na primeira metade do século XIX, o Recife possuía uma série de características comuns a outras cidades brasileiras - como Rio de Janeiro e Salvador – que exerciam a função de capital e de principal região portuária local. Uma cidade pode ser durante um determinado período um centro de distribuição e abastecimento de produtos para outras localidades. Para além das funções comerciais, durante a trajetória de cada espaço, algumas localidades caracterizam-se pela atração que exercem sobre outros espaços de sociabilidade e sobre os indivíduos. Neste sentido, concordamos com Renata Maucher sobre a importância da cidade e da sua capitalidade, quando esta destaca que

a cidade é o lugar da ordem social e política, é o espaço da convivência social por excelência e é o lugar da representação e do exercício do poder. Por outro lado, a cidade é também o polo hierárquico de organização do território, é o centro a partir de onde se estabelece o controle das áreas circundantes. Mais que isso, é o centro a partir de onde se identificam as relações com estas mesmas áreas.⁶⁸

As localidades portuárias, inseridas em suas respectivas *zonas de comércio*, destacaram-se “*as the region from which exports were sent to the entrepôt for shipment abroad and into which it distributed imports*”.⁶⁹ A menção a determinada zona de comércio podia indicar a pretensão de nomear uma unidade geográfica específica. Por exemplo, o Congresso Agrícola do Recife (1878) convocou todos os produtores cujas mercadorias de exportação são embarcadas da praça do Recife. Tal convocação foi dirigida aos produtores agrícolas das províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas.⁷⁰

O primeiro registro documental da localidade do Recife – o chamado foral de Olinda (1537) - fez referência aos arrecifes de granito que colaboraram para “sua função portuária e deram-lhe as condições potenciais para de sua ascensão econômica sobre Olinda”⁷¹. Como ressaltou Evaldo Cabral de Mello, “o Recife deveu sua fortuna

⁶⁸ ARAÚJO, Renata Malcher de. A Razão na selva: Pombal e a reforma urbana da Amazônia. *Camões. Revista de Letras e Culturas Lusófonas*, n° 15-16, janeiro-junho 2003, p. 151 apud BICALHO, Maria F. **O Rio de Janeiro: uma capital entre dois impérios**, 2008, p. 3. Disponível: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4205238/4101467/palestra_maria_bicalho.pdf

⁶⁹ Até o princípio do século XIX, as maiores *zonas de comércio* brasileiras eram polarizadas pelos portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife e São Luís. As *trade areas*, ou zonas de comércio, transformaram-se intensamente ao longo do Oitocentos. O porto de Santos, por exemplo, ascendeu vertiginosamente em importância comercial nesse período. Cf. RIDINGS, op. cit. Sobre a organização e criação do porto de Santos, verificar: HONORATO, Cezar. **O polvo e o porto**: a Cia. Docas de Santos (1888-1914), São Paulo-Santos: Hucitec, 1996.

⁷⁰ IAGHP, **Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco**. Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife em Outubro de 1878, Recife: M. F. de Faria & Filhos, 1879.

⁷¹ A respeito da atividade portuária da localidade do Recife e sobre sua função para o escoamento da produção das unidades agrícolas, cf. ALMEIDA, Suely C. C. de. **A Companhia Pernambucana de Navegação**. Dissertação de mestrado em História, PPGHIS/UFPE, 1989, p. 22-25; BERNARDES, Denis

histórica à função de entreposto e à dominação comercial da área que se poderia designar por Nordeste recifense”.⁷² No Brasil, a integração territorial e a comunicação inter-regional foram marcadas pelo arquipélago de portos que se estabeleceram durante a ocupação do litoral, fazendo com que as principais cidades se localizassem ao longo da costa.

O mapa 1 mostra parte da planta da cidade do Recife produzida pela diretoria de Obras Públicas na década de 1850. Nela estão destacadas algumas localidades importantes como os bairros da Boa Vista, Santo Antônio e Bairro do Recife, naquela época os três maiores adensamentos urbanos da cidade.⁷³ No Bairro do Recife, a porção mais oriental da cidade, localizavam-se o Porto do Recife e a Praça de Comércio, além de muitas das mais importantes casas de comércio de importação/exportação, além de seus respectivos trapiches e armazéns.

Mapa 1: Elisário/Mamede. Planta dos bairros do Recife, Santo Antônio e Boa Vista. 1856. In: Atlas Histórico de José Luiz da Motta Menezes, Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1988, p. 41



(A localização dos pontos destacados no mapa - Arrecifes, Bairro do Recife, Boa Vista e Santo Antônio - tem origem na legenda da figura, que aparece em seu formato original)

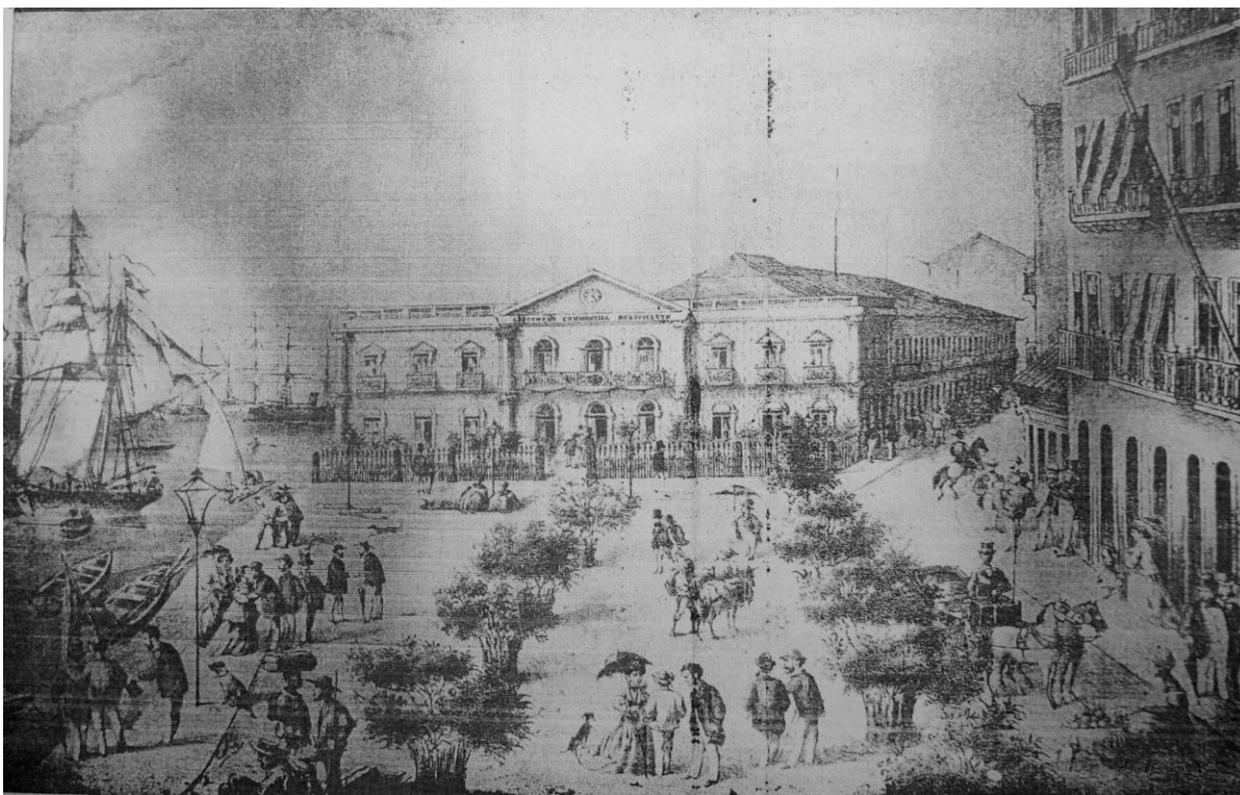
A. de M. **O patriotismo constitucional: Pernambuco, 1820-1822**, São Paulo: HUCITEC/FAPEESP, 2006, p. 96; CARVALHO, Marcus J.M. de. **Liberdade: rotinas do escravismo no Recife (1822-1850)**. 2ª ed., Recife: Editora Universitária UFPE, 2010, p.17-23; SOUZA, George C. **Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012, p. 50.

⁷² A dominação comercial experimentada pelo porto do Recife sobre sua hinterlândia, estabeleceu um monopólio comercial exercido por cima das divisões administrativas, capitanias da América portuguesa e, depois, províncias do Império. Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. **Um imenso Portugal: história e historiografia**, São Paulo: Editora 34, 2002, p. 179.

⁷³ CARVALHO, Marcus. **Liberdade: rotinas do escravismo no Recife (1822-1850)**. Recife: Editora Universitária, 2010, p. 42.

A figura 1 traz uma imagem da capital pernambucana na década de 1860 segundo o desenho de L. Schlappriz e litografia de F. H. Carls. O último, atuou como gravador, produzindo numerosas estampas retratando o Recife Oitocentista, quase todas desenhadas pelo primeiro. A litografia denominada *Bolsa de Pernambuco* ilustra, em sua porção central, ao fundo, o prédio da Associação Comercial Beneficente⁷⁴, que se vê dominando a estampa.⁷⁵ No lado esquerdo desta, podemos perceber a existência de barcos à vela e outras embarcações, indicando que a parte lateral do edifício devia ser banhada pelas águas da maré. De acordo com Estevão Pinto (1940), este prédio ficava “na rua do Trapiche, depois chamada do Comércio, em frente à praça deste último nome”.⁷⁶ A imagem demonstra a proximidade presumida entre a Praça do Comércio, a Associação Comercial e a região portuária da cidade naquele período.

Figura 1: *Bolsa de Pernambuco*. Litografia de Luís Schlappriz, Apud, FERREZ, Gilberto. O Álbum de Luís Schlappriz: Memória de Pernambuco. Álbum para os amigos das artes – 1863. Recife: Fundação Cultural da Cidade do Recife: 1981, Litografia 9.



⁷⁴ A Associação Comercial de Pernambuco foi considerada entidade beneficente por decreto do governo Imperial de 14 de agosto de 1854, passando a se chamar, a partir desta data, Associação Comercial Beneficente. Cf. ACP. *Atas das Sessões da Diretoria*, 1851 -1867, f.32v-33.

⁷⁵ A partir de uma visualização ampliada da figura, pode-se averiguar que no frontispício do prédio central lê-se o nome *Associação Commercial Beneficente*.

⁷⁶ PINTO, Estevão. **A Associação Comercial de Pernambuco**. Edição fac-similar do livro comemorativo do seu primeiro centenário (1839-1939): Oficinas Gráficas do Jornal do Comércio, Recife, 1940, p. 295.

Já a figura 2 mostra a entrada do Porto de Pernambuco, com destaque para a parte esquerda da imagem, onde aparecem um trapiche e algumas construções arquitetônicas, como sobrados de tamanhos distintos. A materialidade do espaço urbano, suas ruas, seus edifícios, a maneira como as casas se colocavam e estavam em face uma das outras, colocavam sob o olhar de todos os movimentos da cidade em seus vários aspectos. Além disso, a própria dimensão do espaço urbano, o gabarito das construções, e, dependendo da posição do observador, “a visão do horizonte do porto e dos mastros e velas dos navios ancorados ou passando ao largo, faziam com que logo se soubesse o que estava a se passar nas ruas”.⁷⁷

Figura 2: *Entrada do Porto de Pernambuco*. Cromolitografia de Emil Bauch, litógrafo F. Kaus, 1852, Coleção do Príncipe D. Pedro de Orleans Bragança. In: MENEZES, José Luiz da Motta. **Atlas Histórico**, Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1988, p.47.



(No lado esquerdo da imagem temos o trapiche da Alfandega e ao lado o trapiche da Associação Comercial de Pernambuco)

A navegação marítima mostrou-se tão importante para o desenvolvimento econômico das províncias litorânea quanto foi o transporte fluvial para outras regiões brasileiras.⁷⁸ Por conseguinte, a existência de uma *entrepôt*, inserida numa ampla zona de comércio, foi um elemento de estímulo para a atuação dos grupos de interesses econômicos ao longo do século XIX. Uma *entrepôt* deve ser entendida no âmbito das

⁷⁷ BERNARDES, op. cit., p. 99.

⁷⁸ De acordo com Eugene Ridings, a navegação de cabotagem manteve-se “como o mais eficaz elo de comunicação entre as diversas regiões do território brasileiro, até o início do século XX, além de ter sido tão importante para a manutenção, ou expansão das zonas de comércio, quanto o transporte ferroviário”. Cf. RIDINGS, op. cit., p. 249, (tradução nossa)

relações socioeconômicas que se estabelecem internamente, bem como pela elevada conectividade que ela mantém com outros espaços. A localização inicial de uma *entrepôt* é marcada pelo tipo de transporte responsável pela integração territorial.⁷⁹

A partir do porto do Recife eram desencadeados os movimentos de entrada e saída de produtos nacionais e estrangeiros, além de numerário sob a forma de moedas, o que era determinante para o ritmo das transações comerciais locais. Entretanto, é importante destacar que o nível de monetização⁸⁰ da economia brasileira ainda era reduzido e bastante concentrado no início do Oitocentos. Peláez e Suzigan (1976), utilizando os dados produzidos em 1833 pela Comissão de Inquérito que examinou o problema da introdução de moedas de cobre no meio circulante, verificaram que havia cerca de 16.605 contos de moedas de cobre no Império em 1825, das quais cerca de “14.600 contos circularam na cidade do Rio de Janeiro”.⁸¹

Decerto, ao longo do século XIX, a concentração da circulação monetária brasileira acompanhou a desigualdade na participação das regiões no comércio marítimo. Segundo Renato Marcondes (2005), a transferência do eixo principal da economia brasileira do Nordeste para o Sudeste começou no século XVIII, com a exploração aurífera e diamantífera no Centro-Sul. Os dados para este período mostram que até o final do terceiro quarto do século XVIII, “o Rio de Janeiro ainda detinha uma parcela inferior aos portos de Pernambuco e Bahia das exportações brasileiras”.⁸² Já entre os anos de 1839-45, os centros de exportação do Nordeste reduziram sua participação no comércio marítimo “a menos de um terço do que no período anterior e, no final do terceiro quartel do século XIX, a cerca de um quarto do total”.⁸³ Entretanto, se considerarmos o conjunto das exportações e importações nos anos 1874-75, Pernambuco ocupava a segunda posição entre províncias brasileiras, com participação de 10,2% no comércio exterior, atrás apenas do Rio de Janeiro - que abarcava cerca de 53,7% dos totais relativos ao comércio marítimo -, porém, com participação superior à

⁷⁹Sobre o termo *entrepôt* ver: SILVEIRA, Patrícia Gomes da. **A Metrópole é aqui**: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822. Dissertação de mestrado em Geografia, UFRJ, 2012

⁸⁰ A monetização foi definida como a “transição da economia de subsistência para a economia de exportação (com superávit de produção exportável), depois transformada em economia industrial”. Cf. PELÁEZ, C. M.; SUZIGAN. **História monetária** do Brasil: análise política, comportamento e instituições monetárias, Rio de Janeiro: IPEA/INPES. 1976, p. 21.

⁸¹ *Ibidem*, p. 61.

⁸² MARCONDES, Renato Leite. **Desigualdades regionais brasileiras**: comércio marítimo e posse de cativos. Tese de livre-docência em Economia, Ribeirão Preto, USP, 2005, p. 31

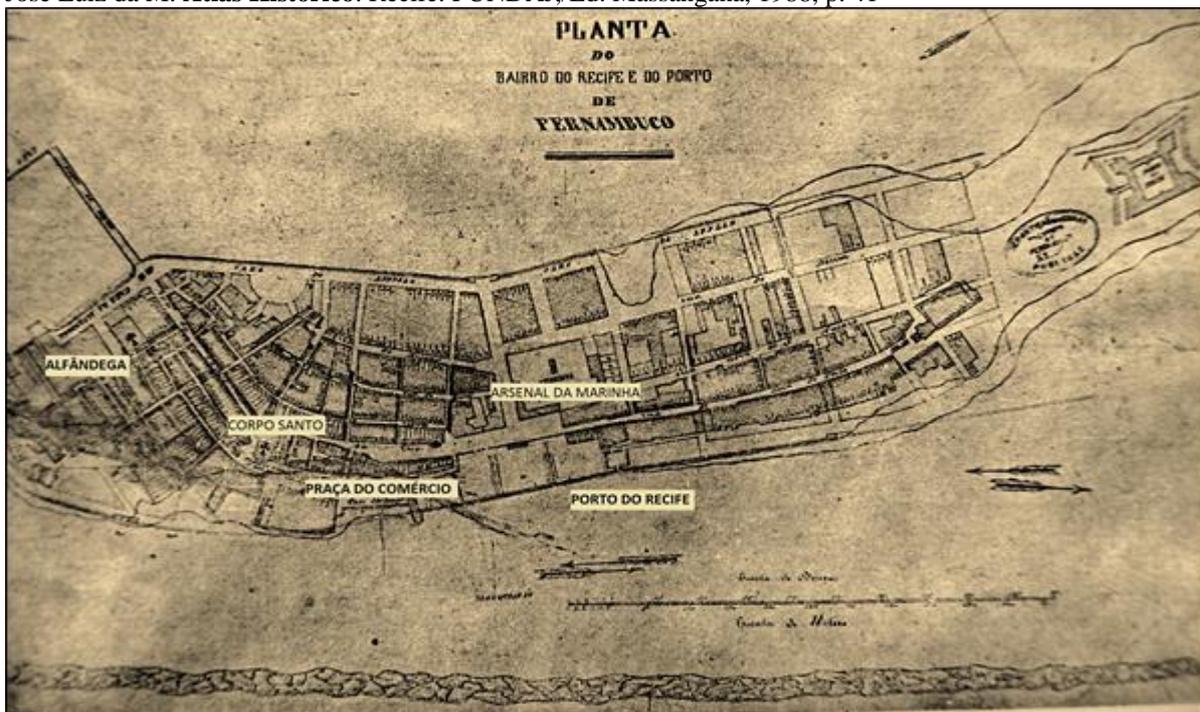
⁸³ *Ibidem*, p. 33.

verificada “nas províncias da Bahia e São Paulo, com 9,3% e 9,2%, respectivamente”.⁸⁴

Além do intercâmbio monetário, no porto do Recife foi estabelecido um fluxo para o comércio marítimo nacional, uma vez que as importações e exportações regionais passavam pelo controle da Alfândega de Pernambuco - órgão regulador das atividades portuárias cuja existência era condição *sine qua non* para a participação de um porto no comércio de importação/exportação⁸⁵. Era também na região portuária da cidade que estava localizada a Praça do Comércio de Pernambuco.

Do Forte do Mattos por diante vem os trechos que terminavam na Travessa do Corpo Santo, ocupada pelo Trapiche do Pelourinho, que deixando uma estreita passagem longitudinalmente, disposta, chegava até ao mar, em cuja face tinha os seus guindastes de madeira sobre um pequeno lanço de cais, situado um pouco aquém do atual; e em seguida a este trecho começavam os aterramentos feitos para as construções do lado de leste da antiga Rua do Trapiche, depois do Comércio e na qual se viam – as casas da Alfândega das Fazendas – até que se prolongaram até a Lingueta, ou Siculé, como se chamava em 1750, recebendo depois a imposição do nome de Praça de Comércio.⁸⁶

Mapa 2: Elisário/Mamede. **Planta do Bairro do Recife e do Porto de Pernambuco.** In: MENEZES, José Luiz da M. **Atlas Histórico.** Recife: FUNDAJ./Ed. Massangana, 1988, p. 41



(A localização dos pontos destacados no mapa tem origem na legenda da figura, que aparece em seu formato original)

No mapa 2, a planta do Bairro do Recife e do Porto de Pernambuco ilustra uma

⁸⁴ Idem

⁸⁵ RIDINGS, op. cit.

⁸⁶ COSTA, Pereira da. **Anais Pernambucanos**, 1965, v. 2, p. 122

representação da região portuária da cidade. A rua do Comércio - que antes de 1870 chamava-se rua do Trapiche - era o caminho que, passando pelo Corpo Santo, transcorria do Cais da Alfândega até o antigo Cais da Lingueta, local posteriormente chamado de Praça de Comércio. O porto do Recife, outrora “uma língua de areia entre as águas dos rios e do mangue, um mero povoado (...) com guardas ou servidores de improvisados trapiches onde se guardava mercadorias”⁸⁷, destacou-se como um dos pontos mais ativos no comércio marítimo brasileiro no século XIX.

Na região portuária, as mercadorias exportadas ou importadas eram depositadas em trapiches, muitos dos quais pertencentes a negociantes de grosso trato. Aos donos dos trapiches cabia “o dever de registrar as mercadorias recebidas, assim como seu peso, qualidade, quantidade e nome de quem as enviava”.⁸⁸ Katia Mattoso (1992), destacou que na Salvador Oitocentista havia três categorias de trapiches: “os que recebiam produtos destinados à exportação, como açúcar, fumo, café, algodão e cacau; os que recebiam mercadorias variadas, como farinha, açúcar, café, e aqueles que guardavam produtos inflamáveis”.⁸⁹

Em 1837, algumas ruas foram reformadas nas imediações da Praça do Comércio de Pernambuco por iniciativa “dos capitalistas desta Praça João Pinto de Lemos, Elias Baptista da Silva e Ângelo Francisco Carneiro”⁹⁰. Vale salientar que no entorno da praça estava localizado o caminho utilizado para a carga e a descarga das mercadorias que passavam pelo porto do Recife, além de congregar endereços conhecidos pela permanência dos escritórios das casas comerciais de grosso trato da cidade. A fim de facilitar o transporte dos produtos comercializados, os negociantes locais buscaram interferir na organização das áreas urbanas em que operavam, “caracterizando-se como uma prática comum a outras praças comerciais brasileiras”.⁹¹

A necessidade da construção de um local específico para reunião dos negociantes, ou seja, uma Praça do Comércio na cidade do Recife, foi transmitida pelo corpo mercantil por meio de publicações nos jornais da província. Em 1846, o apelo para tal construção foi transmitido em uma coluna publicada no Diário de Pernambuco. Nela, afirmavam os negociantes locais que:

“Um porto de comercio como o da nossa cidade, visitado anualmente por mais de 260 navios estrangeiros, afora as embarcações nacionais, quer de

⁸⁷ SETTE, MÁRIO. **O Porto do Recife**, Recife: Prefeitura Municipal do Recife, 1945, p. 8.

⁸⁸ MATTOSO, op. cit., p. 482.

⁸⁹ Idem.

⁹⁰ COSTA, op. cit., p. 159.

⁹¹ RIDINGS, op. cit. p.35, (tradução nossa).

guerra, quer mercante ou de cabotagem, que constantemente ancoram nas águas do Recife; uma praça como a nossa, cujas transações de importação e exportação realizadas excedem anualmente 14.000 contos, ainda não tem um edifício especial, onde os tratos do comércio se passem, ainda não possui um ponto público consagrado à assembleia dos negociantes”.⁹²

De acordo com o relato, a cidade do Recife, entreposto regional importante tanto por sua relevância no comércio marítimo e de cabotagem quanto pelo volume significativo de suas trocas mercantis, ainda não contava com um local apropriado para os encontros dos negociantes, naquele período. Ainda segundo o documento, boa parte das transações mercantis ocorriam “no meio da rua, ou pelas portas dos armazéns, sem garantias de ajuste para as partes”⁹³, mesmo depois que “a administração do Barão da Boa Vista destinara ao comércio uma das galerias superiores da casa da Alfândega, para lhe servir de praça provisória”⁹⁴. No espaço destinado a servir de praça provisória, teria se instalado a Associação Comercial de Pernambuco.

A Associação Comercial de Pernambuco (ACP) foi fundada no Recife, em 1839, cuja primeira sede localizava-se “na casa da Praça do Comércio, onde estava situada a Mesa das Diversas Rendas da Alfândega de Pernambuco”⁹⁵. Tinha entre outras funções, o dever de registrar em seus livros as entradas e saídas das embarcações que passavam pelo porto do Recife⁹⁶. Nesses registros são encontrados o nome das embarcações, seus consignatários, tonelagem, natureza da carga e informações sobre os portos de origem e de destino das embarcações listadas. Tal fato evidencia a amplitude do controle que a referida associação exercia sobre a movimentação portuária da província.⁹⁷

Dentro das especificidades da praça comercial do Recife, desde o século XVIII, a centralização exercida por ela em relação não só a exportação dos produtos pernambucanos, como também as importações de mercadorias europeias que satisfaziam a demanda de toda a região, restringia ali os ativos de comércio, e, por conseguinte, boa parte das atividades comerciais internas, isto é, o comércio entre o porto do Recife e o interior e as outras capitânicas, como bem ressaltou George de Souza:

⁹² Diário de Pernambuco, 07/01/1846, nº 6, p.2.

⁹³ Idem.

⁹⁴ Idem

⁹⁵ CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 01/08/1839, nº. 161, p. 3

⁹⁶ AACP, **Livro de Atas**, 1839 – 1851, p. 3.

⁹⁷ O mesmo acontecia em outras associações, como a do Rio de Janeiro. Na ausência de outras instituições adequadas, as associações comerciais brasileiras mantinham as informações marítimas. Disponham dos regulamentos náuticos, além de terem acesso às cartas marítimas e a localização dos faróis da costa brasileira. Possuíam também informações sobre a navegação em águas europeias. Cf. RIDINGS, op.cit., p. 300, tradução nossa.

La comunidad mercantil recifense, que estuvo fuertemente, extendía su red de negocios por una amplia área geográfica que incluía las capitanías anexas al norte (Paraíba, Rio Grande do Norte y Ceará) y los puertos suministradores de esclavos en África, especialmente Angola, o incluso el extremo sur de la colônia.⁹⁸

As unidades agrícolas (e seus proprietários), ligadas ou não às produções da cana de açúcar e algodão – os dois produtos de maior valor comercial exportados por Pernambuco durante boa parte do século XIX –, tornavam-se “refêns” do predomínio do sistema de adiantamento de provisões ou da troca simples de mercadorias. Por estes meios, lavradores e senhores de engenho mantinham um sistema de conta corrente com os comissários: os *intermediários*. Um processo que trazia altos lucros aos bolsos destes últimos, sem que houvesse, para tanto, um direto comprometimento seu com o sistema produtivo, uma vez que controlavam o capital-dinheiro do produtor, determinando inclusive a expansão ou a retração de seus negócios.

O sistema de crédito ao produtor não era uma particularidade da praça comercial do Recife. A concatenação “fazendeiro/comissário/comerciante” era uma característica comum a todas as economias regionais do Império⁹⁹. Entretanto, a concentração de casas comerciais a um só tempo exportadoras e importadoras gerou na Praça do Recife uma espécie de coincidência entre os sacadores e tomadores de câmbio. Fato que, por sua vez, remete a outro aspecto da economia monetária pernambucana: a particularidade de suas taxas de câmbio frente aos demais portos brasileiros. Se comparadas as operações comerciais entre Recife e Londres com as estabelecidas entre o Rio de Janeiro e aquela mesma praça no exterior, sobressai a maior valorização do mil-réis em relação à libra na praça nortista. Destarte, constata-se que em Pernambuco a moeda nacional permaneceu, com eventuais exceções, até meados do século XIX, mais valorizada do que no Rio de Janeiro ou na Bahia.¹⁰⁰

Uma das particularidades do setor regional financeiro liderado por Recife, em comparação aos setores das praças mercantis de Rio de Janeiro e Salvador, está no

⁹⁸ SOUZA, George Felix Cabral de. La cámara municipal de Recife (1710-1822): perfil de una elite local em la América portuguesa. *Boletín Americanista*, Ano LVIII, n. 58, Barcelona, 2008, p. 72

⁹⁹ No caso do café fluminense, temo os comissários de café, e seu papel de intermediário. Cf. STEIN, Stanley L.. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. Tradução de Edgar Magalhães. São Paulo: Brasiliense, 1961; SWEIGART, Joseph E. *Coffe factorage and the emergence of a Brazilian Capital Market, 1850/1888*. New York: London: Garland Publishing, 1987; FERREIRA, Marieta de Moraes. *A crise dos comissários de café no Rio de Janeiro*. Niterói, 1977. Dissertação (mestrado em História). UFF/PPGH.

¹⁰⁰ BRASIL. “Comissão de Inquérito Sobre o Meio Circulante”. Relatório da Comissão de Inquérito nomeada por aviso do Ministro da Fazenda de 10 de Outubro de 1859, p. 23.

atraso que demonstrou a cidade no processo de instalação dos bancos comerciais. Até por volta de 1850, nenhuma sociedade bancária havia entrado em atividade em Pernambuco, diferentemente da Corte e da Bahia, locais onde já era intensa a incorporação de bancos e casas bancárias¹⁰¹. Segundo Levy e Andrade, tal fenômeno se justifica pelo fato de as casas comerciais e bancárias (entre elas as comissárias, as de descontos e as de importação-exportação) permanecerem exercendo satisfatoriamente as funções de bancos. O capital usurário permaneceu, como pontuaram as autoras ainda, garantindo a hegemonia nas relações de financiamento da economia pernambucana.¹⁰²

A migração de capitais, outrora aplicados no tráfico internacional de escravos, verificada também em Pernambuco, engendrou possivelmente um reinvestimento, após a promulgação do conjunto de legislações de 1850¹⁰³, em setores estratégicos da economia como os da infraestrutura, da indústria – atraiu, sem dúvida, tais fundos¹⁰⁴. Alguns historiadores destacaram que, em relação ao provável destino dos capitais negreiros, há a possibilidade de sua transferência para a esfera da circulação, via instituições bancárias, em virtude da existência de “emissões crescentes lançadas por bancos fundados com capitais oriundos do tráfico de escravos”¹⁰⁵

Vale salientar que no contexto do comércio atlântico de escravos oitocentista, Pernambuco foi um dos cinco maiores locais de desembarques negreiros, uma vez que “Rio de Janeiro, Bahia e Recife foram, respectivamente, o primeiro, o terceiro e o quinto maiores centros do comércio transatlântico de escravos do mundo”.¹⁰⁶

¹⁰¹ A respeito da diferença entre bancos e casas bancárias cf. GUIMARÃES, op. cit., p. 42.

¹⁰² LEVY, Maria Bárbara & ANDRADE, Ana Maria. Fundamento do Sistema Bancário no Brasil (1834-1860). **Estudos Econômicos**, nº 15, 1985, p. 29.

¹⁰³ A abolição efetiva do tráfico internacional de escravos só se tornou viável após a aprovação do decreto 581 de 04/09/1850, também conhecida como Lei Eusébio de Queiroz; a lei Anti-Tráfico. Ver: RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil” (1808-1850)**. Campinas: Ed. UNICAMP, 2000, p. 96. Para Carlos Gabriel Guimarães, o Código Comercial, Lei nº 556 de 25/06/1850, criou as condições políticas, econômicas e jurídicas para o fim do Tráfico Transatlântico de Escravos e a Lei de Terras, ambas em setembro de 1850. GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **A presença inglesa nas Finanças e no Comércio no Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Co. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Co. (1808-1840)**. São Paulo: Editora Alameda, 2012

¹⁰⁴ EISENBERG, Peter. L. **Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910)**. 1ª. ed. Campinas-SP: Editora Paz e Terra, 1977. p. 100.

¹⁰⁵ Idem, p. 174. Eisenberg e outros historiadores compartilham da tese de Sebastião Ferreira Soares sobre o reinvestimento dos capitais do tráfico principalmente no setor de serviços. Cf. SOARES, Sebastião Ferreira. **Notas Estatísticas sobre a Produção Agrícola e Carestia dos Gêneros Alimentícios no Império do Brasil**. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1977. p. 306. (a 1ª edição é de 1860)

¹⁰⁶ SILVA, Daniel B. Domingues da & ELTIS, David. “The Slave Trade to Pernambuco, 1561- 1851”. In: ELTIS, David e RICHARDSON, David (Ed.). **Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database**. New Haven: Yale University Press, 2008, p. 95-129.

Quanto ao quantitativo de escravos entrados em Pernambuco, Albuquerque, Vergolino e Versiani destacaram que:

“no período de vigência do tráfico no Brasil (1560-1856) desembarcaram 4.864.374 africanos no país e 853.833 africanos em Pernambuco. No Brasil, 2.054.725, ou 42%, desembarcaram no período de 1801 a 1850. Em Pernambuco, 259.054 ou 30%, desembarcaram entre 1801 e 1850, perfazendo uma média de 5 mil desembarcados por ano”.¹⁰⁷

Assim, percebe-se que o volume da importação de escravos no século XIX foi bastante expressivo se comparado aos totais importados nos séculos anteriores em Pernambuco, indicando que tanto o financiamento quanto a organização do comércio negreiro eram atividades econômicas intensas nessa região. Vale destacar que a investigação das origens do capital empregado nesse comércio se torna importante, não somente pela relevância dessa região dentro do esquema de financiamento das atividades negreiras, mas porque tal investigação pode oferecer indícios acerca das inversões dos capitais investidos no financiamento do comércio atlântico de escravos transferidos para outros setores da economia brasileira, no pós-1850.

Nesse contexto, o Banco de Pernambuco¹⁰⁸ foi fundado pela iniciativa de comerciantes do Recife.¹⁰⁹ Além do estímulo que a fundação de um banco representou para a fluidez da circulação dos capitais na economia local pernambucana, a instituição financeira foi de apazível serventia para alguns membros do partido conservador, que sempre estiveram envolvidos em negócios, uma vez que tinham “empenhado nos seus cofres suas próprias economias e capitais”¹¹⁰. O Banco foi criado com o auxílio do presidente da província de Pernambuco, o conservador Vitor de Oliveira¹¹¹, e sua presidência entregue ao também conservador Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de

¹⁰⁷ Os autores utilizam as informações da base de dados The Trans-Atlantic Slave Trade Database, patrocinada pela universidade de Harvard, que reúne grande volume de dados sobre o tráfico de escravos para as Américas. Cf. ALBUQUERQUE, Débora de Souza Leão; VERSIANI, Flávio Rabelo; VERGOLINO, José Raimundo Oliveira. **Financiamento e organização do tráfico de escravos para Pernambuco no século XIX**, TD 1799, Brasília: IPEA, 2012, pp. 1-18.

¹⁰⁸ Decreto nº 888 de 22 de Dezembro de 1851. Approva os estatutos do banco da Província de Pernambuco com algumas alterações. **Collecção das Leis do Império** de 1851. Tomo XII, Parte 1. Rio de Janeiro: Typgraphia Nacional, 1852. pp. 415-418.

¹⁰⁹ ROSAS, Suzana C. **Os Emperrados e os Ligeiros**: a história da Conciliação em Pernambuco, 1849-1857. Recife, 1999; RIDINGS, op. cit.; LEVY & ANDRADE, op.cit.; GUIMARÃES, op. cit.

¹¹⁰ ROSAS, op. cit., p. 97.

¹¹¹ Vitor de Oliveira foi presidente da Província de Pernambuco entre 16 de junho de 1851 a 9 de março de 1852. Cf.: CARVALHO, Marcus J. M de.; GOMES, Flávio dos S.; REIS, João J. **El alufá Rufino**: tráfico, esclavitud y libertad em el Atlántico negro (c. 1822-c. 1853), Havana: Fondo Editorial Casa de las Américas, 2012, p. 242.

Albuquerque, Visconde de Camaragibe, da poderosa família Cavalcanti de Albuquerque.¹¹²

Para Maria Bárbara Levy (1994), antes da criação do referido banco, as casas comissárias e o grande comércio de importação e exportação que operavam na praça do comércio do Recife, “exerciam as funções de banco até a disponibilidade de capitais, posterior à abolição do tráfico, que estimulou a incorporação do Banco de Pernambuco.”¹¹³ De acordo com o quadro 1, o primeiro banco a operar em Pernambuco, além de ter contado com a participação de influentes políticos locais ligados ao partido conservador, congregou na composição de sua diretoria destacados negociantes da praça comercial do Recife, alguns desses ligados ao comércio atlântico de escravos para Brasil. Além do fato de que pelo menos três de seus membros eram brasileiros naturalizados de origem lusitana.

Na composição da diretoria do banco alguns negociantes que atuaram no comércio atlântico de escravos, como Francisco Antônio de Oliveira, o Barão do Beberibe - que entre os anos de 1825 e 1835, consignou cerca de dezessete embarcações negreiras oriundas de diversos portos africanos com destino à província pernambucana.¹¹⁴ Já o negociante hamburguês N. Otto Bieber foi consignatário de pelo menos uma embarcação negreira, o brigue *Maria*, que levou africanos para Pernambuco no ano de 1831.¹¹⁵ Além destes, o negociante João Pinto de Lemos foi consignatário de pelo menos duas embarcações negreiras que desembarcaram em Pernambuco na década de 1840 - o brigue sardo *Dario* vindo Angola (1845)¹¹⁶ e o patacho espanhol Calúnia originária da Guiné (1847)¹¹⁷ – assunto que será abordado a diante (Capítulo 2).

Quadro 1: Membros da Diretoria do Banco de Pernambuco (1851- 1853)

CARGO	NOME (PESSOA FÍSICA OUDICA)	ATIVIDADES	NATURALIDADE
--------------	------------------------------------	-------------------	---------------------

¹¹² A respeito da família Cavalcanti de Albuquerque cf. CADENA, Paulo Henrique Fontes. *Ou há de ser Cavalcanti, Ou há de ser cavalgado: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801-1844)*. Recife. Ed. UFPE, 2013.

¹¹³ 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, P. 62

¹¹⁴ ALBUQUERQUE; VERSIANI; VERGOLINO, op. cit., p. 12.

¹¹⁵ SLAVE TRADE DATABASE. Voyage 48691, Maria (1831).

¹¹⁶ Diário de Pernambuco, 16/12/1845, n° 281, p. 2.

¹¹⁷ Diário de Pernambuco, 06/09/1847, n° 200, p. 2

PRESIDENTE	Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque	- Proprietário do Engenho Camaragibe - Presidente da Província de Pernambuco em 1844	Brasil
DIRETORES	João Pinto de Lemos & Filho	- Negociante de grosso trato	Portugal, Brasileiro naturalizado
	Manoel Gonçalves da Silva	- Negociante de grosso trato	Portugal, Brasileiro naturalizado
	N. Otto Bieber & cia	- Negociante de grosso trato	Alemanha
	Francisco Antônio de Oliveira (Barão do Beberibe)	- Negociante de grosso trato	Portugal, Brasileiro naturalizado
	Elias Baptista da Silva	- Negociante de grosso trato	Portugal, Brasileiro naturalizado
	Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque (Barão de Suassuna)	- Proprietário do Engenho Suassuna - Presidente da Província de Pernambuco em 1826-27; 1832,1835-37.	Brasil
	Manoel Ignácio de Oliveira	- Negociante de grosso trato	Portugal, Brasileiro naturalizado

Fontes: APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1851, p. 144; CADENA, op. cit.

O processo de modernização da indústria açucareira promovido em Pernambuco, durante o século XIX não contou com a mobilização de capitais pelo produtor agrícola junto às instituições bancárias¹¹⁸. As incertezas no cumprimento dos compromissos financeiros adquiridos – tanto pelo fato de o setor agrário demonstrar certa vulnerabilidade em relação às vicissitudes do mercado mundial, quanto por razões que remetem à falta de regulamentação das hipotecas – foram equacionadas pela razão de que os entraves do recente modelo dificultavam a reversão dos bens imóveis do produtor em garantias de crédito. Donde se conclui que a influência do setor de fornecimento de capitais privados, muitas vezes personificado na figura do grande

¹¹⁸ O mesmo aconteceu no Rio de Janeiro. Cf. LEVY (1994), op. cit; GUIMARÃES, op.cit.

comerciante e do comissário de açúcar, era considerável para o equilíbrio da estrutura agroexportadora da economia local.¹¹⁹

O Almanack Commercial de Pernambuco, relativo ao ano de 1850, publicou uma lista de negociantes que, analisada pelo jornal *O Conciliador* de 18 de julho do mesmo ano¹²⁰, levantou a tese de que toda a força econômica do Império estava passando de novo “a mãos de trapicheiro e de outras figuras de comerciantes, muitos lusitanos, dos quais dependiam grande parte da agora só aparente nobreza agrária”.¹²¹

QUADRO 2: Nacionalidades e quantitativos dos negociantes da praça do comércio do Recife (1848, 1850, 1860)

NACIONALIDADES	1848	1850	1860
BRASILEIRA	23	26	66
PORTUGUESA	8	6	66
BRITÂNICA	20	21	12
NORTE-AMERICANA	3	2	2
ALEMÃ	10	7	3
FRANCESA	9	8	4
HOLANDESA	1	1	1
SUIÇA	2	2	2
DINAMARQUESA	1		
SARDA			2
TOTAIS	77	73	158

Fontes: QUINTAS, Amaro. *O Sentido Social da Revolução Praieira*; APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1850; APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1860

A questão da concentração de casas comerciais ao mesmo tempo exportadoras e importadoras na praça comercial do Recife é justificada também pela proeminência de elementos estrangeiros nesse ramo comercial. De acordo com o Quadro 2, entre os negociantes que atuavam no Recife nos anos de 1848, 1850 e 1860, a grande maioria era composta por elementos estrangeiros. De acordo com as fontes, “no ano de 1848, apresentava no Recife 23 comerciantes brasileiros para 54 estrangeiros, dos quais 20 ingleses, 3 norte-americanos, 9 franceses, 10 alemães, 1 holandês, 2 suíços, 1

¹¹⁹ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império* (1871-1889). Rio de Janeiro: TOPLIVROS, 1999, p. 110.

¹²⁰ *O Conciliador- Periódico Nacional, Político e Noticioso* entrou em circulação em 12/06/1850. Seu redator-proprietário era Inácio Bento Loiola, liberal e um dos fundadores do Partido da Praia em 1842, e ex-redator do jornal *A Voz do Brasil* (Nota 74). Defendia a nacionalização do comércio entre outros. Era crítico do Partido Conservador e anti-lusitano, e fazia oposição aos jornais *A Marmota Pernambucana* e *A União*. Cf. NASCIMENTO, Luiz do. *História da Imprensa de Pernambuco (1821-1954)*. vol. IV. Periódicos do Recife, 1821-1850. Recife: Un. Federal de Pernambuco, 1969. pp. 325-327

¹²¹ FREYRE, op. cit., p. 387.

dinamarquês e 8 portugueses”¹²². No ano de 1850 foram listados um total de 73 negociantes, sendo 26 brasileiros, seis portugueses, 21 ingleses, dois norte-americanos, oito franceses, sete alemães, um holandês e dois suíços¹²³; já no ano de 1860 conta-se um total de 158 negociantes listados, sendo 66 brasileiros, 66 portugueses, 12 ingleses, dois norte-americanos, quatro franceses, três alemães, um holandês, dois suíços e dois sardos.¹²⁴

O quantitativo acima demonstra que, para o ano de 1860, aproximadamente 42% dos negociantes listados eram de origem lusitana, um aumento considerável no espaço temporal de 10 anos, se comparado com o percentual de cerca de 10% e 9 % para os anos de 1848 e 1850. Este percentual aumentaria ainda mais se considerássemos que boa parte dos negociantes de grosso trato declarados brasileiros, como também de indivíduos presentes em outras categorias mercantis, era composta pelos chamados “brasileiros adotivos”¹²⁵, ou seja, indivíduos estrangeiros (de maioria portuguesa) que passaram por processo de redefinição de sua nacionalidade.

1.3 Imigrantes portugueses no Brasil Oitocentista: o estabelecimento de João Pinto de Lemos em Pernambuco

A imigração portuguesa para o Brasil, existente desde o século XVI, experimentou, ao longo do século XIX, um período de avultada transmigração de indivíduos que vinham de Portugal, e de suas possessões, para as principais cidades brasileiras. Embora a importância numérica crescesse ao longo do século XVIII, em virtude do ouro das Minas¹²⁶, no último quartel do século XVIII e o início do XIX, com

¹²² QUINTAS, Amaro. *O Sentido Social da Revolução Praieira*. p. 151. Disponível em: www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/36396/39117

¹²³ APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1850, p. 303-304.

¹²⁴ APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1860, p. 288-293.

¹²⁵ Termo usado para designar os indivíduos estrangeiros que haviam passado por processos de redefinição da sua nacionalidade que ocorreram, principalmente, no momento da Independência do Brasil (1822), existindo até perto da Maioridade (1840) registros de adoções da nacionalidade brasileira feitos na Câmara Municipal do Recife. Ver: CÂMARA, op. cit..p. 48.

¹²⁶ SERRÃO, Joel. *Conspecto histórico da emigração portuguesa*. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1224258510R3rFG4jc9La79ZA4.pdf>; HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 21ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1989; SOUZA, Laura de Mello e. *Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII*. Rio de Janeiro: Graal, 1982

aumento das relações comerciais de origem colonial, intensificou-se um tráfico de pessoas entre os dois lados do Atlântico.¹²⁷

Os movimentos de Independência e o acirramento das querelas entre Brasil e Portugal intensificaram a animosidade já existente entre brasileiros e portugueses. Internamente, o país vivenciou um momento delicado relativo à questão do acesso aos direitos civis, sobretudo, no que tange os anseios da classe dominante aqui enraizada, que percebia a Independência a partir do exercício de práticas políticas igualitárias em relação a Portugal. Todavia, os portugueses do Brasil e os de Portugal nem sempre concordavam que a autonomia política desejada viria a partir da separação total com a antiga metrópole colonial.¹²⁸

O movimento migratório para o Brasil nos Oitocentos incide sobre o processo mais amplo das grandes migrações europeias que alimentam o povoamento e a apropriação dos antigos espaços coloniais. Entretanto, o caso da imigração portuguesa para o Brasil assumiu configuração específica, uma vez que se manifestou como a continuidade do projeto colonial que Portugal acalentava mesmo após a ruptura entre as nações, ocorrida durante a Independência do Brasil.¹²⁹

O noroeste português, e particularmente a cidade do Porto, é consagrado como um dos polos regionais de maior incidência migratória enquanto região de origem das populações.¹³⁰ A região portuária da barra do Douro tornou-se o principal porto de escoamento da emigração oitocentista com origem no vasto "hinterland" existente entre as localidades do Minho e Vouga. A região do distrito administrativo do Porto destacava-se também pelo controle exercido sobre "os veleiros que interferiam na economia atlântica"¹³¹. Muitos lusitanos que vinham de regiões rurais passavam por

¹²⁷ ALVES, Jorge Fernando. **Os brasileiros, emigração e retorno no Porto Oitocentista**. Porto: Faculdade de Letras da UP, 1993.

¹²⁸ RIBEIRO, Gladys S. "Ser Português ou ser Brasileiro? Algumas considerações sobre o Primeiro Reinado. In: **A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado**. Rio de Janeiro: FAPERJ/Relume Dumará, 2002.

¹²⁹ ALVES, op. cit.

¹³⁰ Além das populações emigradas do noroeste português, os naturais do Arquipélago dos Açores tiveram participação importante no contingente de emigrantes lusitanos. A população originária dessa região era majoritariamente constituída de habitantes do campo, tendo experiência em culturas agrícolas variadas, o que os fazia aptos para trabalhos nas pequenas explorações característica dos "sítios", nos arredores da cidade do Recife. Cf.: MELLO, José Antônio G. de. **Diário de Pernambuco: Economia e Sociedade no 2º Reinado**, Editora Universitária da UFPE, 1996, p 569

¹³¹ ALVES, op. cit., p. 10

uma espécie de “fase urbana” nos arredores da cidade e, antes de emigrarem para o Brasil, tinham o primeiro contato com o comércio.¹³²

Nos jornais da década de 1840 não faltam anunciantes à procura de jovens portugueses recém-chegados ao Brasil para realizarem serviços ligados ao setor mercantil. Na coluna *Avisos Diversos* do periódico Diário de Pernambuco é anunciada a necessidade “de um bom rapaz dos recém chegados do Porto, de 11 a 14 anos de idade, que saiba ler, escrever e contar, para trabalhar em loja no Forte do Mattos”¹³³. Em outros números do mesmo jornal é dito que “precisa-se de um rapaz português, de 12 a 16 anos, para caixeiro de negócio fora daqui, e que tenha boa conduta”¹³⁴, e ainda que “precisa-se de um menino português chegado de próximo, para caixeiro de loja de calçado; na Rua do Livramento”¹³⁵.

A comunidade lusitana no Recife oitocentista ocupava um lugar específico no mercado de trabalho. Para muitos dos iniciantes a membros do grupo, essa inserção estava relacionada a uma determinada atividade profissional: a caixeiragem no comércio de grosso e pequeno trato. Alguns autores ressaltaram a proeminência dos lusitanos no exercício de atividades ligadas ao comércio e a escolha dos negociantes portugueses por caixeiros de mesma nacionalidade.¹³⁶

A proeminência do grupo de negociantes lusitanos na praça comercial do Recife e o decorrente incômodo gerado entre esses e os negociantes nacionais foram evidenciados nas colunas dos jornais do período. Em notícia do periódico *O Fiscal*¹³⁷ é mencionada a existência de uma sociedade entre comerciantes portugueses, encarregados pelo Rio de Janeiro da formação de “uma agência em Pernambuco para arrecadar dinheiro quando necessitasse. O artigo acusa os negociantes de grosso trato João Pinto de Lemos, Manoel Joaquim Ramos e Silva, Gaudino Agostinho de Barros e Amorim & Irmãos – todos naturais de Portugal, mas listados nos almanaques de época

¹³² CÂMARA, 2012, op. cit., p.115

¹³³ DP: 07/01/1839, n. 4, p. 5.

¹³⁴ DP: 04/07/1844, n. 148, p. 4.

¹³⁵ DP: 07/02/1845, n°31, p. 4.

¹³⁶ Ver: MARTINHO, op. cit.; FREYRE, op. cit.; CÂMARA (2012), op. cit.; PESSOA, Ana. De caixeiro a barão: trajetória de um comerciante português no Rio de Janeiro oitocentista. Disponível em: http://www.casaruiarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/o-z/FCRB_AnaPessoa_De_caixeiro_a_barao.pdf

¹³⁷ *O Fiscal – Periódico Político e Noticioso*, começa a circular em 17 de setembro de 1849. Sua edição ficou a cargo da tipografia do político liberal Inácio Bento de Loiola (nota 59). O jornal sempre atacava os portugueses, a política conservadora e seus dirigentes, focalizando nas eleições senatoriais e na “máquina infernal” da administração provincial, exercida por Honório Carneiro Leão; criticando a justiça que condenou os cabeças da revolução Praieira e, vez por outra, variando a matéria com poesias cívicas ou satíricas. Cf. NASCIMENTO, op. cit., vol. IV, pp. 315-317.

como brasileiros – e questiona o porquê desta agência oferecer dinheiro a comerciantes da praça do Recife, “se em Pernambuco há um cofre bem abastecido no qual as despesas são supridas e já remete seu excedente em dinheiro para o Rio de Janeiro”.¹³⁸

Paralelo ao movimento antilusitano, a comunidade portuguesa cresceu e se consolidou como um grupo econômica e politicamente importante no Recife. As *redes de solidariedade e sociabilidade* estabelecidas entre seus membros eram estreitadas e sedimentadas por meio de ações que não se restringiam a manutenção de sua inserção econômica.¹³⁹ Espaços de sociabilidade destinados aos indivíduos da comunidade lusitana foram criados em Pernambuco com o intuito de reforçar a identificação cultural e social e imprimir um caráter associativo ao grupo - por meio do aprofundamento das relações interpessoais entre seus membros. São exemplos desta questão a criação de instituições como o Hospital Português de Beneficência em Pernambuco (1855) e o Gabinete Português de Leitura de Pernambuco (1850).

Ao deslocarmos o foco analítico do grupo representado pela comunidade lusitana no Recife oitocentista e enfatizarmos as *ações individuais e estratégias*¹⁴⁰ a elas relacionadas, perceberemos que não é possível avaliar a chamada influência lusitana e o peso que possuía, sem uma pesquisa minuciosa dos membros que compunham essa comunidade e de suas redes de solidariedade e poder dentro e fora da província de Pernambuco.

A participação dos indivíduos na elaboração da realidade social não pode ser avaliada somente com base em “modelos que associam uma cronologia ordenada, uma

¹³⁸ APEJE, Diversos Periódicos, *O Fiscal*, 13/11/1849, p.6

¹³⁹ Baseando-me em Antonio H Lacerda, o conceito de rede de sociabilidades proposto por Michel Bertrand compreende uma dupla acepção, a saber: 1- “uma estrutura construída pela existência de laços ou de relações entre diversos indivíduos”, que nos leva a reflexões quanto à sua forma, limites, “articulações ocasionais em subredes” e à identificação de tipologias de formas de redes. Isto é, a *pessoa* – construída exclusivamente ou predominantemente a partir de um indivíduo – ou as redes de *relações fragmentadas* – estruturadas em torno de vários centros; 2- “um sistema de intercâmbios no seio do qual se formam vínculos e relações que permitem a realização da circulação de bens ou de serviços – materiais e imateriais. São os intercâmbios realizados pelo grupo que caracterizam e qualificam os vínculos”. Sua realização supõe que as trocas são transversais, isto é, afetam não somente as duas pessoas diretamente postas em relação no marco do intercâmbio, mas, também, repercutem nos vínculos e relações próximas aos demais atores. Cf. BERTRAND, Michel. “*De la familia a la red de sociabilidad*”, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 61, No. 2 (Apr. - Jun., 1999), pp. 107-135; LACERDA, Antonio Henrique. **NEGÓCIOS DE MINAS: Família, fortuna, poder e redes de sociabilidades nas Minas Gerais - A Família Ferreira Armonde (1751-1850)**. Niterói, 2010. Tese (Doutorado em História). UFF/PPGH. p. 34.

¹⁴⁰ O conceito de estratégia refere-se à capacidade dos atores sociais de manipularem as situações sociais para aperfeiçoar os valores agregados nas próprias relações sociais. Tal conceito refere-se ainda às noções de status, gestão de recursos, escolhas e oportunidades. Ver: BARTH, op. cit., 1981, 125-126; LEVI, op. cit., p. 45.

personalidade coerente e estável, ações sem inércia e decisões sem incertezas”¹⁴¹. Ao longo da trajetória de vida de cada indivíduo “aparecem, ciclicamente, incertezas e escolhas, ou seja, uma política de vida cotidiana cujo centro é a utilização estratégica das normas sociais”.¹⁴² Assim, como argumenta Levi, o estudo de trajetórias de vida estabelece um procedimento metodológico privilegiado para a verificação do “caráter intersticial [...] da liberdade de que dispõem os agentes, e para observar como funcionam concretamente os sistemas normativos, que jamais estão isentos de contradição”.¹⁴³

Nesse sentido, é particularmente interessante a trajetória de vida do negociante de grosso trato, João Pinto de Lemos¹⁴⁴. Nos registros de seu testamento afirma ser cidadão brasileiro, natural da cidade do Porto.¹⁴⁵ Conforme menciona a fonte, ele emigrou para a província de Pernambuco com apenas 10 anos e nela viveu entre 1806 e 1871, ano de seu falecimento. Em seu necrológio, era descrito como detentor:

do melhor conceito quer como comerciante, quer como particular, e ocupou os mais importantes cargos na sua classe, bem como foi distinguido pelo governo com nomeações de membro de comissões honrosas, merecendo encômios pelo seu zelo e abnegação e pelo seu extremo amor ao país a que habitava.¹⁴⁶

A descrição contida no necrológio elenca as virtudes do finado, característica comum a textos desta natureza, normalmente redigidos por pessoas próximas ao indivíduo falecido e empenhadas em criar uma “imagem” positiva da história de vida

¹⁴¹ LEVI, Giovanni. *Usos da biografia*. In: FERREIRA, M. de M; AMADO, J. **Usos e abusos da História Oral**, Rio de Janeiro: FGV, 2006, p.169.

¹⁴² LEVI, op. cit., (2000), p. 45.

¹⁴³ LEVI, op. cit., (2006), p. 180. Para Levi a utilização de trajetórias de vida em estudos históricos estabelece um procedimento para a observação do caráter intersticial das relações, ou seja, que comunica duas partes de uma estrutura (o sistema normativo), detentora de um funcionamento concreto, embora contraditório. Ademais, sobre a “liberdade de que dispõem os agentes”, essa diria respeito a uma racionalidade seletiva que perpassa as ações coletivas e individuais relacionadas, por sua vez, “a utilização consistente das incoerências entre os sistemas de normas e de sanções”. LEVI, op. cit., (2000), p. 46. Cf. LEVI, Giovanni, **Centro e periferia di uno Stato Assoluto**, Turin: Rosenberg & Seller, 1985.

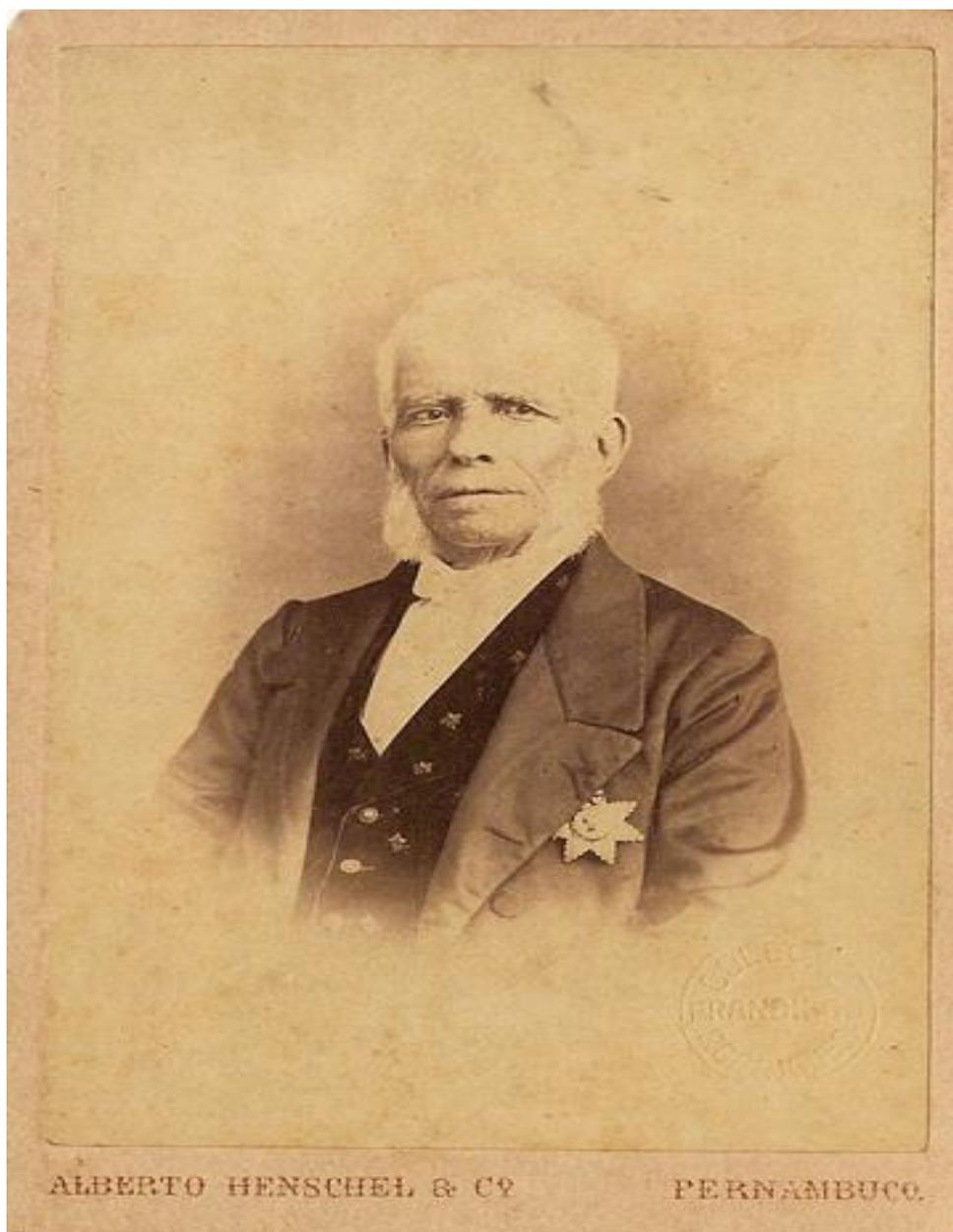
¹⁴⁴ Nas duas últimas décadas, multiplicaram-se os historiadores brasileiros e estrangeiros que têm se interessado pela utilização de histórias de vida, ou trajetórias, como “fio condutor” de análises histórica. Destaco aqui alguns trabalhos que utilizam essa perspectiva analítica. Cf. ”. LEVI, op. cit., (2000); GINZBURG, Carlo. *O queijo e os vermes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006; GRINBERG, Keila. *O fiador dos brasileiros*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002; RICARDO, Sílvia Carvalho. *As redes mercantis do final do Século XVI e a figura do mercador João Nunes Correia*. São Paulo, 2006. Dissertação (Mestrado em História Econômica); BRAGA, Nilza Lícia Xavier Silveira. *Entre negócios e vassalagem na Corte Joanina: a trajetória do homem de negócio, comendador da Ordem de Cristo e deputado da Real Junta de Comércio Elias Antonio Lopes (c.1770-1815)*. Niterói, 2013. Dissertação (Mestrado em História). UFF.PPGH.

¹⁴⁵ IHGPE. Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos, 1871, caixa 206, fl 2.

¹⁴⁶ Diário de Pernambuco, 27/01/1871, n. 20, p. 1.

relatada. Tal afirmação não esmorece a necessidade de investigar as prerrogativas de distinção social atribuídas ao negociante de grosso trato, João Pinto de Lemos, merecedor de encômios e de cargos concedidos pelo governo imperial, que o distinguia dos demais indivíduos do seu grupo de ocupação profissional.

Figura 3: *João Pinto de Lemos, Comendador.*



Fonte: FUNDAJ. *Coleção Francisco Rodrigues*. Autor: Alberto Henschel & Cia, FR-03681, Cehibra, Recife-PE, (s/d).

A figura acima traz a imagem do negociante João Pinto de Lemos em um cartão de visita¹⁴⁷ datado, possivelmente, da década de 1860. No ano de 1866 o fotógrafo Alberto Henschel, autor da fotografia acima, desembarcou no Recife ao lado de Karl Heinrich Gutzlaff, fotógrafo alemão com quem associou-se para criar um estúdio fotográfico na rua do Imperador, número 38.¹⁴⁸ Ao observarmos a fotografia, percebemos que o negociante exibe, do lado esquerdo o peito, a *comenda da Ordem de Cristo*, recebida por ele no ano de 1842.¹⁴⁹

Em dezembro de 1859, a cidade do Recife recebeu a visita do Imperador Pedro II e sua esposa, a Imperatriz Teresa Cristina. A Associação Comercial Beneficente ofereceu um baile em homenagem ao Imperador. O baile é relatado em um texto veiculado no periódico *Jornal do Recife*:

O baile dado na noite de quinta-feira pela Associação Comercial Beneficente foi uma festa grandiosa, como naquele gênero, Pernambuco não tem visto outra. Às 9 horas e meia da noite, os três enormes salões do primeiro andar do edifício Pedro II, com duzentos palmos de comprimento cada um, convenientemente ornados e alumiados a gás, continham para cima de mil e quatrocentos convidados. Às 10 horas tocou-se a primeira contradança que Sua Majestade, o Imperador, dignou-se dançar com a senhora Viscondessa da Boa Vista, tendo por vis-a-vis o Senhor **João Pinto de Lemos Junior** com a **senhora do general Coelho**. Sua Majestade, a Imperatriz dignou-se dançar com o Ministro do Império, tendo por vis-a-vis o senhor deputado Ferreira Aguiar com a senhora do Doutor Freitas Henrique [...] A terceira contradança dignou-se dançar Sua Majestade, o Imperador com a Senhora Dona Joaquina Lemos, mulher do Senhor Lemos Junior, membro da Associação Comercial e encarregado do baile, tendo por vis-a-vis o Senhor deputado Augusto de Oliveira com a senhora do senhor Antonio dos Santos Souza Leão [...].¹⁵⁰ (grifos meus)

Na ocasião do baile, o negociante João Pinto de Lemos era diretor da Caixa Filial do Banco do Brasil em Pernambuco, além de ser sócio fundador da Associação Comercial Beneficente¹⁵¹ e Lemos Jr. foi comandante da Companhia de Voluntários do

¹⁴⁷ O *carte-de-visite* tornou-se modismo mundial durante a década de 1860 e popularizou a arte do retrato. Como padrão universal, o *carte-de-visite* era trocado entre familiares, amigos e colecionadores do mundo todo, já que cabia em uma envelope de carta comum. Cf. MENDES, Ricardo. *Descobrimos a fotografia nos manuais: América (1840-1880)*. In: FABRIS, Annateresa (org.), *Fotografia: Usos e funções no século XIX*. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 2008, p. 115.

¹⁴⁸ Na década de 1870 Alberto Henschel tornou-se fotógrafo oficial da Casa Imperial da Corte, no Rio de Janeiro, sendo responsável pela produção de inúmeras fotografias de Pedro II e da família imperial. Ver: HANNAVY, John. *Encyclopedia of Nineteenth-Century Photography*. New York: Routledge/Taylor & Francis, 2008, p. 651

¹⁴⁹ ANRJ, Ordens Honoríficas/Ordem de Cristo, LEMOS, João Pinto de, 02/02/1842, cx.187.

¹⁵⁰ BN, Hemeroteca Brasileira Digital, *Jornal do Recife*, 24/12/1859, n.52, p. 4.

¹⁵¹ João Pinto de Lemos (1796-1871), atuava como diretor da Caixa filial do Banco do Brasil em Pernambuco e da Companhia do Beberibe, responsável pelo abastecimento de água na cidade do Recife. Possuía ainda o hábito e a comenda da ordem de Cristo. Fontes: APEJE, *Folhinha de Algibeira*, 1859, p. 311 e 316; ANRJ, Ordens Honoríficas/Ordem de Cristo, LEMOS, João Pinto de, 02/02/1842, cx.187.

Recife durante a Praieira, além de membro do corpo de comércio local e filho do presidente da Associação Comercial de Pernambuco. Vale salientar que boa parte dos voluntários que atuaram nesta companhia foram recrutados na praça do comércio. A Companhia de Cavalaria dos Voluntários do Recife atuou na defesa do bairro da Boa Vista durante o confronto com a coluna dos praieiros. No trecho acima, seu filho primogênito, sócio e também negociante de grosso trato, João Pinto de Lemos Junior¹⁵² foi o dançarino do segundo par da primeira contradança, acompanhado de sua sogra a esposa do General Coelho, antecedido apenas pelo próprio imperador Pedro II - primeiro dançarino da primeira contradança e par da senhora Maria Ana Francisca Cavalcanti de Albuquerque Maranhão¹⁵³, esposa de Francisco do Rego Barros, Visconde, depois, Conde da Boa Vista¹⁵⁴, e político do partido conservador, este último par da imperatriz na terceira contradança.

A sociedade brasileira Oitocentista é caracterizada, grosso modo, pela dualidade presente na coexistência de fenômenos sociais distintos: a ascensão das estruturas sociais modernas e capitalistas e a permanência da estratificação socioeconômica herdada do Antigo Regime, marcadamente influenciada por valores de distinção social e de privilégio das classes proprietárias.¹⁵⁵

A representatividade das posições sociais experimentadas pelos indivíduos está inserida na lógica de privilégio que - no caso dos participantes nas contradanças do baile

¹⁵² João Pinto de Lemos Junior (1819-?) era membro da Associação Comercial Beneficente de Pernambuco e negociante de grosso trato. Comendador e cavaleiro da Ordem de Cristo, 1849. Em 1853, no decreto imperial que concedia a Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, e a outros, o privilégio exclusivo por vinte anos para a implantação de um sistema de navegação a vapor nos portos de Recife, Maceió e Fortaleza, atua como procurador de seu pai, João Pinto de Lemos, e de outros negociantes da praça do Recife no pedido de concessão imperial e autorização para a criação da *Companhia Pernambucana de navegação costeira*. Lemos Junior participou da Insurreição Praieira do lado do partido conservador, como capitão da cavalaria da Companhia de voluntários que compunham a defesa do bairro da Boa Vista. Fontes: BN. Hemeroteca Digital Brasileira, A União, 15/02/1849, n. 75, p.2; ANRJ, Ordens Honoríficas/Ordem de Cristo, LEMOS JR., João Pinto de, 15/04/1849, cx.192 ; *Leis do Império*: Decreto 1.113 de 31 de Janeiro de 1853; APEJE, Folhinha de Algibeira, 1859, p. 319.

¹⁵³ Maria Ana Francisca Cavalcanti de Albuquerque Maranhão, nascida em 1816, e falecida em 25.02.1891, no Recife – Pernambuco. Por ocasião do baile, era viscondessa da Boa Vista, título que usava por estar casada com o então Visconde da Boa Vista (depois Conde da Boa Vista), o conservador brigadeiro Francisco do Rego Barros. Maria Ana era filha de Afonso de Albuquerque Maranhão, nascido por volta de 1774, e falecido em 10.07.1836, no Rio de Janeiro, onde se encontrava ocupando uma cadeira no Senado, representando o Rio Grande do Norte. Era casado com Maria Ana Cavalcanti do Rego Barros, falecida em 13.08.1876. Cf. MEDEIROS FILHO, Olavo de. **O Engenho Cunhaú à luz de um inventário**. Natal: Fundação José Augusto, 1983.

¹⁵⁴ Sobre Francisco do Rego Barros, o Conde da Vista, cf. nota 80.

¹⁵⁵ Outros autores visitaram a questão da permanência da estratificação socioeconômica herdada do Antigo Regime na sociedade brasileira Oitocentista. Cf. FREYRE, Gilberto, op. cit.; MATTOS, Ilmar R. **O Tempo Saquarema**. 1. ed. São Paulo: HUCITEC: [Brasília, DF], 1987; SALLES, Ricardo. **Nostalgia Imperial: escravidão e formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado**. 2.ed. Rio de Janeiro: Ponteio, 2013.

que homenageou a visita do imperador a Pernambuco - reafirma o lugar e a posição social dos dançarinos. A primeira contradança é aberta pelo próprio imperador – figura central neste fragmento descritivo – que é acompanhado por uma dama da sociedade local, a Viscondessa da Boa Vista. O casal seguinte é composto pelo negociante de grosso trato João Pinto de Lemos Junior e sua sogra, a senhora Maria Bernardina Gusmão Coelho, esposa do brigadeiro José Joaquim Gusmão Coelho, futuro Barão de Vitória.

Seguindo os passos das informações trazida pelo referido fragmento de notícia, são ainda dançarinos da primeira contradança o ministro da Fazenda do Império, o baiano Ângelo Moniz de Souza Ferraz (futuro Barão de Uruguaiana) e a imperatriz Teresa Cristina¹⁵⁶. A esposa de Pinto de Lemos Junior, Dona Joaquina Lemos teria a honra de dançar com o próprio imperador, formando com esse o primeiro par da terceira contradança. A posição ocupada por João Pinto de Lemos Junior, como segundo par da primeira contradança – antecedido pelo próprio Imperador - ilustra a afirmação de que a “diferenciação dos negociantes de grosso trato, consagrada no vocabulário social, na ordem dos privilégios e das distinções honoríficas, prossegue por um processo de estratificação impulsionado pela coroa”.¹⁵⁷

De acordo com o relatório apresentado pela diretoria da Associação Comercial Beneficente, em 1860, destinado a “dar conta dos trabalhos e revelar as principais ocorrências mercantis que tiveram lugar no decurso do ano de sua gerencia”¹⁵⁸, no ponto de pauta inicial do documento era dito que “primeiro de tudo, não nos é dado deixar de comemorar a honra e o grande contentamento que coube a essa província, durante o período de nossa administração, pela visita de sua S.S M.M II”¹⁵⁹.

Conforme consta no supracitado relatório, a notícia da pretensa viagem - que fariam o imperador Pedro II e sua esposa - à província de Pernambuco, foi recebida:

“Por nossa Associação com o mais completo jubilo, resolvendo ella em sessão, que para demonstrar-mos o nosso regozijo, em tão feliz momento, cumpria que fossem somente entre si cotizados os nossos sócios, a fim de que houvem festejos por parte da nossa Associação: e que além disso para

¹⁵⁶ O senador Angelo Muniz da Silva Ferraz, ministro da Fazenda e presidente do conselho de ministros do novo gabinete de 10/08/1859, encaminhou para o senado o projeto da chamada *Lei dos Entraves* e, ao mesmo tempo promoveu um forte ajuste no sistema bancário e na organização das sociedades anônimas. Cf. GUIMARÃES, op. cit, p. 197

¹⁵⁷ PEDREIRA, op. cit. p. 105.

¹⁵⁸ ACP, *Relatório da Direção da Associação Commercial Beneficente*. Pernambuco, Typografia Freitas & Irmão, 1860, p. 3.

¹⁵⁹ Idem.

corresponder aos desejos já anteriormente manifestados pelo nosso Augusto Monarca, fosse promovida pela nossa associação entre todas as classes da sociedade, uma subscrição para criar nessa praça um asilo de Misericórdia para cuja inauguração se deveria solicitar a presença de SS. MM”.¹⁶⁰

O teor do documento informa que os festejos promovidos pela Associação comercial Beneficente foram custeados, unicamente, pelos sócios da referida associação, sendo arrecadados, na ocasião, a quantia de 28:400\$000 contos de réis. Além da promoção de tal festividade, a dita instituição já estava incumbida da missão filantrópica de criar, na província pernambucana, um asilo da Misericórdia, por meio de uma subscrição que faria arrecadar fundos para esse fim, entre todos os habitantes da província. Na ocasião, foram arrecadados, entre os diversos subscritores, o valor de 64:100\$500 contos de réis.¹⁶¹ A informação trazida no referido relatório reafirma o caráter “beneficente” atribuído a associação comercial.¹⁶²

De modo geral, as associações comerciais brasileiras contribuíam com os negócios da iniciativa privada atuante no país, acordando a seus membros um notável potencial de influência junto ao governo imperial e sobre outros grupos de interesses econômicos no século XIX. Fenômeno que provinha da relativa escassez desses demais grupos organizados no Brasil e estabelecia uma competição por atenção e favores do governo. Poder-se-ia salientar ademais que os membros das associações comerciais eram também definidores da elite econômica de cada comunidade, sobretudo aqueles que compunham a diretoria das referidas associações, amplamente ocupadas por comerciantes estrangeiros.¹⁶³

As circunstâncias que envolveram a emigração do negociante João Pinto de Lemos para o Brasil são ainda desconhecidas. Os registros portuários de entrada de imigrantes inexistem para esse período na documentação pernambucana. Todavia, o primeiro evento documentado em Pernambuco relacionado à trajetória de vida de João Pinto de Lemos refere-se ao batismo de seu filho primogênito, João Pinto de Lemos Jr. cujo registro remonta ao ano de 1819¹⁶⁴. João Pinto de Lemos foi casado em primeiras núpcias com Maria Libânia de Lemos, falecida em 1842, viúva do também comerciante

¹⁶⁰ Idem.

¹⁶¹ Idem, p.4.

¹⁶² Cf. Nota 110.

¹⁶³ RIDINGS, op. cit. p. 48, tradução nossa.

¹⁶⁴ Arquivo da Cúria Metropolitana de Olinda e Recife (ACMOR): *Índice de Registros de Batismo*, Corpo Santo, 1819.

Joaquim José de Souza¹⁶⁵. De acordo com a relação dos herdeiros presentes no inventário de Maria Libânia, o último filho proveniente de sua união com Joaquim José de Souza teria nascido em 1816. Como a data do batismo de João Pinto de Lemos Jr. remete ao ano de 1819, supõe-se que a união de João Pinto de Lemos com Maria Libânia tenha ocorrido entre os anos de 1816 e 1819, ou seja, entre o nascimento do último filho de seu primeiro casamento e o batismo de Pinto de Lemos Jr, primeiro filho de seu segundo casamento.¹⁶⁶

São desconhecidas as circunstâncias que envolveram os dois casamentos de Maria Libânia, entretanto, pelo montante legado a seus herdeiros, e principalmente ao viúvo, João Pinto de Lemos, podemos intuir que essa união foi de extrema importância para a trajetória mercantil deste último. Tal afirmação pode ser evidenciada pela observação de que o endereço comercial declarado por João Pinto de Lemos em 1849¹⁶⁷, o sobrado de número quatorze na Rua do Torres (na região portuária do bairro do Recife), referia-se a um imóvel listado nos bens inventariados pertencentes à Maria Libânia de Lemos.¹⁶⁸

O momento da adoção da nacionalidade brasileira por João Pinto de Lemos é revelado pelo teor de seu necrológio onde é mencionado que o mesmo havia “jurado a constituição do Brasil, e passado a fruir os direitos de brasileiro”¹⁶⁹. É curioso confrontar esta assertiva com o conteúdo de outro documento, datado de 1821, no qual diversos habitantes da Praça do Recife atestam seu juramento à Constituição das Cortes Nacionais. A declaração publicada em um periódico trazia o seguinte teor:

“Nos abaixo assignados, que nos confessamos obedientes súditos de Sua Magestade, El-Rei Senhor D. João VI, e de seu Augusto Filho, Sua Alteza Real, o Príncipe Regente do Brasil [...] que de todo o coração juramos, e estamos prontos a observar a Constituição das Cortes Nacionais jurada pelo nosso Monarca, e Príncipe Real no dia vinte e seis de Fevereiro do corrente ano, e finalmente por todos os súditos e vassallos de sua Majestade; nós todos os habitantes desta Praça e Província de Pernambuco concordamos o que é verdade reconhecida o que vamos expor:

[...] que o excelentíssimo Sr. Governador e Capitão General Luís do Rego Barreto tem, principalmente nestes últimos tempos, mantido essa província em completa paz, assegurando a cada um per si, e a todos os habitantes delas as suas pessoas e propriedades

[...] que o sistema de Governo Provisório, não nos convem nem convem a Província - por causas locais - e porque não o consideramos presentemente

¹⁶⁵ IHGPE. Inventário e Testamento de Maria Libânea de Lemos, 1842, caixa 145, f. 5v.

¹⁶⁶ Cf. Nota 125.

¹⁶⁷ APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas*. 1849, p. 275.

¹⁶⁸ IHGPE. Inventário e Testamento de Maria Libânea de Lemos, 1842, caixa 145, f.22.

¹⁶⁹ Diário de Pernambuco, 27/01/1871, n.20, p.2. Disponível em <http://ufdc.ufl.edu/AA00011611/13071>

legítimo. Desde o anno de 1817 se introduzio a discórdia entre alguns dos habitantes desta Provincia; o seu fogo tem estado supito pelo temor, e faltando este com a mudança popular de hum governo, expõem-se a Capital, e talvez a província inteira, a ser teatro de paixões, cujo desenvolvimento he quase certo dever ser-lhe funestissimo”.¹⁷⁰

O documento é assinado por vários habitantes do que é nominado de *Povo Pernambucano*. Na listagem dos assinantes aparecem os nomes de alguns negociantes portugueses, entre eles o de João Pinto de Lemos. Há três questões a serem observadas nessa fonte. A primeira é que através de tal subscrição, os cidadãos assinantes juram observância à Constituição da Cortes. A segunda é que esses mesmos assinantes atestam a idoneidade do governador Luís do Rego Barreto. A terceira questão é o fato dos assinantes não aceitarem inicialmente a instruções para a composição de Junta de Governo (que ficou prevista nas bases da Constituição, mas que só passa a vigorar em 1822), reflexo também da não aceitação do próprio governador que será por isso acusado de traição.¹⁷¹

O entendimento do processo de redefinição de nacionalidade vivenciado pelo negociante João Pinto de Lemos traz implicitamente a questão de investigar quais teriam sido as motivações que o levaram a se tornar “cidadão brasileiro”:

“Sua adesão a “causa do Brasil” era no mínimo antiga [...] em 1822 esteve presente na sessão extraordinária convocada pelo Conselho do Governo, presidida por Gervásio Píres Ferreira, para votar a respeito de uma representação assinada “por inumeráveis pessoas de todas as classes do povo” que pedia ao Conselho o embarque imediato do Batalhão de Infantaria que tinha chagado a pouco tempo em Pernambuco de Portugal [...] Meses depois, com a proclamação da Independência, Lemos se tornava, por escolha, “cidadão brasileiro”.¹⁷²

Na citação acima destacada é dito que Pinto de Lemos participou da votação referente ao pedido de embarque imediato da tropa do Batalhão de Infantaria português que havia aportado no Recife naquele ano. A suposta afronta à autonomia local feita por parte do governo português, em tempos de Independência, exigia uma resposta política. O momento histórico da tomada de tal decisão não deve ser menosprezado.

A década de 1820 remonta ao período da Junta de Governo de Gervásio Píres Ferreira, negociante de grosso trato recifense, e assim como João Pinto de Lemos,

¹⁷⁰ BN, Hemeroteca Digital Brasileira, *Gazeta do Rio de Janeiro*, 06/09/1821, n.81, p.3.

¹⁷¹ Luís do Rego Barreto foi o último administrador português durante a vigência do período colonial, na província de Pernambuco. Sua derrota, consolidada com a eleição de uma nova Junta de governo, encerrava uma longa história: a da dominação do Antigo Regime em Pernambuco. Cf. BERNARDES, op.cit., 397.

¹⁷² CÂMARA, op. cit., p 167

envolvido no comércio transatlântico de escravos. A dita Junta ainda contava com outro grande negociante envolvido com o comércio negreiro, o português Bento José da Costa.¹⁷³

Anos mais tarde, em 1829, na coluna *Repartição dos Negócios da Guerra*, veiculada no periodico *Diario Fluminense*, é publicada uma “Relação dos oficiais do Estado Maior do Exército, e dos Corpos das diferentes armas de primeira e segunda linha, e avulsos, pertencentes à Província de Pernambuco”. Entre os militares reformados pertencentes às tropas de segunda linha do batalhão 54¹⁷⁴, aparece o nome de João Pinto de Lemos, referido como capitão. Como atesta o mesmo jornal, o tenente coronel comandante do batalhão 54, naquela ocasião, é Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, Visconde de Suassuna a partir de 1860¹⁷⁵.

Sobre os corpos militares do Estado brasileiro durante a década de 20 do século XIX, “o segmento nacional do exército de linha - que se sublevara contra os privilegios da oficialidade majoritariamente portuguesa - foi desmobilizado, em 1831, durante a Abdicação”.¹⁷⁶ Em seu lugar, foi criada a Guarda Nacional, força miliciana controlada pelos grandes latifundiários e destinada à manutenção da ordem interna.¹⁷⁷

Durante a vigência do período Regencial, a questão do recrutamento militar e da necessidade de manutenção de uma força de caráter patrimonial determinaram a reestruturação do exército brasileiro, em consonância aos esforços de recuperação dos instrumentos de poder perdidos, e reiterados pela Monarquia, a partir da Maioridade, nas décadas de 1840 e 1850.¹⁷⁸

¹⁷³ ALBUQUERQUE, Débora S. L.; VERSIANI, Flávio R.; VERGOLINO, José R., op. cit., p. 25

¹⁷⁴ O batalhão 54 localizava-se na vila do Recife, sediado no quartel de São Francisco. Cf. COSTA, op. cit., 1965, v. 8, p. 205,

¹⁷⁵ BN, Hemeroteca Brasileira Digital, *Diario Fluminense*, 10/12/1829, nº 136.

¹⁷⁶ COSTA, Wilma P. *A economia mercantil escravista nacional e o processo de construção do estado nacional*. In: SZMRECSÁNYI, Tamás; AMARAL LAPA, José Roberto do. (org). **História Econômica da Independência e do Império**. 2.ed. São Paulo: HUCITEC, 2002, p. 155

¹⁷⁷ De acordo com Wlima Peres Costa, se comparadas as guerras de independência das distintas nações hispano-americanas, no caso brasileiro, o processo de emancipação não foi formador do exército, mas destruidor da força de linha colonial em dois momentos sucessivos: clivagens verticais que opuseram as forças leais a D. Pedro I às forças leais à metrópole, e clivagens horizontais que opuseram nos anos subsequentes, a parte nacional da oficialidade, e da tropa, à oficialidade portuguesa, que se apoiava no Príncipe e que redundaram na revolução do “povo e tropa” de 7 de abril de 1831, e na Abdicação. Cf. COSTA, op.cit.

¹⁷⁸ Sobre a temática da organização dos corpos militares no Brasil Oitocentista, conferir os seguintes estudos: ALMEIDA, Maria das Graças Ataíde de. **A guarda nacional em Pernambuco: a metamorfose de uma instituição**. 1986. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1986; COSTA, Wilma Peres. **A espada de Dâmocles : o exército, a Guerra do Paraguai e a crise do Império**. São Paulo: Hucitec; Ed. da UNICAMP, 1996; SILVA, Kalina Vanderlei. **O miserável soldo & a boa ordem da sociedade colonial: militarização e marginalidade na Capitania de Pernambuco dos séculos XVII e XVIII**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2001; SILVA, Wellington

De acordo com o testemunho do viajante Henry Koster, durante sua permanência em Pernambuco no início do século XIX :

Na segunda classe, cada vila tem um Regimento, onde os indivíduos, excetuando o major, o ajudante, e n'alguns casos, o coronel, não recebem soldo nenhum. Todos são, entretanto, tidos como incorporados, e as vezes são chamados, ou em raras ocasiões, no curso do ano, reunem-se uniformizados e com outros ornatos. As despesas que advem desse respeito afastam as possibilidades de muitas pessoas pertencerem à classe, embora o governador esteja desejoso de multiplicar o numero dos regimentos de Milícias.¹⁷⁹

Os cargos da oficialidade dos postos militares não eram, em sua maioria, remunerados e alguns deles requeriam condições financeiras que permitissem gastos consideráveis, excluindo boa parte dos homens livres em idade de alistamento. A participação de João Pinto de Lemos como capitão da tropa de segunda linha do batalhão 54 pode ser entendida como uma estratégia para ampliar sua atuação socioeconômica e política na província, já que o exercício de ofícios militares expandiria seu acesso à informação e aos meios de comunicação locais.¹⁸⁰

As escolhas individuais e a escolha de João Pinto de Lemos por outra nacionalidade, passando a figurar como “cidadão brasileiro” ao invés de português, se insere em outra indagação. Ao passo que Pinto de Lemos passou a nomear-se como cidadão brasileiro, e a figurar nas listagens impressas nos almanaques e jornais locais como negociante brasileiro, outros portugueses envolvidos em atividades mercantis mantiveram a nacionalidade portuguesa declarada nas mesmas fontes.

Os interesses mercantis do grupo de comerciantes portugueses eram “muitos e da opção pela “causa do Brasil” dependia, entre outras coisas, a manutenção do patrimônio econômico constituído no país”.¹⁸¹ Vale mencionar que a adoção da nova cidadania garantia ao forasteiro tanto o pleno gozo dos direitos políticos brasileiros quanto a sua admissão nas instituições nacionais recém-estabelecidas. Essas seriam

Barbosa. **Entre a liturgia e o salário: a formação dos aparatos policiais no Recife do século XIX (1830-1850)**. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003.

¹⁷⁹ KOSTER, Henry. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. 2v. Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Ed. Massangana, 2002, p.337 - 338

¹⁸⁰ A participação dos negociantes em ordem militares, associações sócio-profissionais e instituições de caridade evidenciava o uso de práticas associativas comuns a outros membros do grupo. Para Jorge Pedreira, por definição, “o comércio trata-se de uma forma de comunicação que supõe uma relação entre vários agentes, orientando suas ações uns para os outros, de modo mais direto ou mediatizado”. Cf. PEDREIRA, op.cit., 391. A respeito da participação dos negociantes nas tropas auxiliares no período colonial ver: MELLO, Cristiane Figueiredo Pagano de. *Forças militares no Brasil Colonial: Corpos de Auxiliares e de Ordenanças na segunda metade do Século XVIII*. Rio de Janeiro: E-papers, 2009.

¹⁸¹ CÂMARA, op. cit., (2012), p. 167.

apenas algumas das motivações mais gerais que levaram certos membros da comunidade lusitana a aderirem à “causa do Brasil”.

1.4 A participação dos negociantes de grosso trato na Insurreição Praieira, Pernambuco:

A forte presença da comunidade lusitana em Pernambuco, atuando principalmente nas atividades mercantis da praça comercial do Recife, explica parcialmente a intensidade dos movimentos anti-lusitanos que assolaram a província durante a primeira metade do século XIX.¹⁸² Como afirmou Marcus Carvalho (2012), a Insurreição Praieira pode ser entendida como “uma revolta liberal e anti-portuguesa, promovida por uma facção da elite pernambucana, mas com apoio popular que estourou em novembro de 1848”¹⁸³. De modo geral, tal sentimento de repúdio em relação à comunidade lusitana no Recife consistiu no somatório de insatisfações experimentadas pela população e decorrentes da posição comercial privilegiada da qual usufruíam muitos negociantes – sobretudo aqueles de origem lusitana e os brasileiros adotivos. Vale lembrar que uma das bandeiras mais populares presentes nas reivindicações dos praieiros foi a nacionalização do pequeno comércio, ou comércio a retalho, no qual a atuação dos portugueses foi também expressiva.¹⁸⁴

No início da década de 1840, quando Francisco do Rego Barros¹⁸⁵ - influente membro do partido conservador - era governador da província de Pernambuco, a relação

¹⁸² A respeito do movimento antilusitano em Pernambuco durante o século XIX, verificar os trabalhos de: MARSON, Isabel A. **O Império do Progresso: A Revolução Praieira em Pernambuco (1842-1855)**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987; CARVALHO, Marcus Joaquim M. de. Os nomes da Revolução: lideranças populares na Insurreição Praieira, Recife, 1848-1849. *Revista Brasileira de História*, vol. 23, nº 45, 2003, pp. 209-238. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbh/v23n45/16526.pdf>; CARVALHO, Marcus Joaquim M. de & CAMARA, Bruno Augusto Dornelas. “A Insurreição Praieira”. *Almanack Braziliense*, nº 8, 2008, pp. 5-38. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.1808-8139.v0i8p5-38>

¹⁸³ CARVALHO, Marcus J. M de; GOMES, Flávio dos S.; REIS, João J. op. cit., p. 237, (tradução nossa).

¹⁸⁴ A posição dominante dos imigrantes portugueses no comércio a retalho não foi verificada somente em Pernambuco. Em várias cidades do Império, o comércio a retalho, responsável pela venda de farinha e de outros gêneros de primeira necessidade, tinham frequentemente como proprietário um imigrante lusitano, que empregava parentes e conterrâneos como caixeiros. Cf. CÂMARA, Bruno A. D. **O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870**. Recife, Tese (doutorado em História). UFPE. PPGH, 2012.

¹⁸⁵ Bacharel em Matemática pela Universidade de Paris, e irmão do barão de Ipojuca, João do Rego Barros, Francisco de Rego Barros foi também Senador, Comandante Superior da Guarda Nacional do Município do Recife, Fidalgo Cavaleiro da Casa Imperial, Grande Dignitário da Ordem do Cruzeiro e, Comendador da Ordem de Cristo. Em 1838, Francisco do Rego Barros (posteriormente Conde da Boa Vista) assumiu a presidência da Província de Pernambuco, mantendo-se no cargo por dois mandatos consecutivo (02.12.1837 a 02.04.1841, e 07.12.1841 a 03.06.1844). Sua administração foi assinalada por notáveis melhoramentos urbanos e edificações, principalmente na cidade do Recife, como a construção do

existente entre o corpo de comércio da praça do Recife e o governo da Província era de proximidade e cooperação. Tal aproximação entre os negociantes da praça comercial recifense e os políticos conservadores locais foi comunicada por alguns jornais da província na ocasião em que Rego Barros foi homenageado pelo corpo de comércio. Em coluna publicada no periódico *Diário de Pernambuco*, foi noticiado que alguns membros do corpo de comércio da praça do Recife ofereceram uma casa ao então governador da província, Francisco do Rego Barros, o Conde da Boa Vista:

“Em comissão do corpo de comércio desta cidade nos vimos depor nas mãos de V. Ex., Sr. Barão da Boa Vista, as chaves da casa que mandamos construir, oferecendo-a a V. Ex, que dignou-se de aceita-la, este, fraco símbolo, em verdade, do reconhecimento devido a V. Ex. pelos benefícios que tem prestado ao Brasil inteiro, especialmente a província de que pertencemos. O Império proclama V. Ex., um dos seus beneméritos, e o corpo de commercio d’esta capital com ele ide notificado e unísono rende a V. Ex. a mais pura homenagem. ”.¹⁸⁶

A dita comissão do corpo de comércio era composta pelos senhores Francisco Antônio de Oliveira, João Pinto de Lemos, Manoel Gonçalves da Silva, Jason Pater, N. Otto Bieber, Henry H. Hetz e L. A. Dubourq, todos importantes negociantes grossistas e membros da associação comercial local. Vale salientar que na ocasião da criação da Associação Comercial de Pernambuco, o conde da Boa Vista foi agraciado pela diretoria da Associação com a cessão do título de membro honorário.¹⁸⁷ O governador da província teria ainda interferido junto ao governo central para a aprovação do estatuto da Associação Comercial de Pernambuco, em 1839, órgão que congregou boa parte dos grupos de interesse econômico que atuavam em Pernambuco naquela época, assunto tratado mais detalhadamente no capítulo 2.

Os liberais pernambucanos, chamados de *praieiros*¹⁸⁸, ascenderam ao controle político da província de Pernambuco na ocasião do chamado quinquênio liberal (1844-

Palácio do Governo e do Teatro Santa Isabel, obra do engenheiro francês Louis Vauthier e de outros técnicos vindos de Paris. Cais, estradas, pontes e sistema de abastecimento de água, foram algumas das tarefas empreendidas por Barros. Mantinha uma relação muito próxima aos negociantes da praça de comércio do Recife. Ver: CADENA, op. cit. CARVALHO, (2010) op. cit., ARRAIS, Raimundo, **O pântano e o Riacho: a formação do espaço político no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004.

¹⁸⁶ Diário de Pernambuco, 24/03/1843, n° 68, p.1.

¹⁸⁷ ACP. *Atas das Sessões da Diretoria*, 1839 -1851, fl.5.

¹⁸⁸ Segundo Carvalho e Câmara, uma extensa tradição historiográfica afirmou que o termo *praieiro* foi dado pelos conservadores aos liberais pernambucanos em virtude da tipografia que imprimia o *Diário*

48), interrompendo o domínio do partido conservador frente ao governo local, exercido praticamente de modo ininterrupto desde 1837, data da ascensão da Família Rego-Barros-Cavalcanti ao poder.¹⁸⁹ A conhecida ligação dos negociantes grossistas com os membros do partido conservador - cujos políticos foram apelidados pelos praieiros de *guabirus*¹⁹⁰ - foi vista com desconfiança pelos praieiros. Como ressaltou Nabuco de Araújo em sua *Justa Apreciação do Predomínio do Partido Praieiro*, o governo praieiro não contava com o apoio “dos negociantes e capitalistas desta província”.¹⁹¹

Durante o quinquênio liberal (1844-1848) ocorreram pelo menos sete manifestações de rua nas quais a população urbana agrediu portugueses e estrangeiros, saqueou lojas e exigiu a nacionalização do comércio a retalho. Nestas manifestações, tanto a nacionalização do comércio a retalho quanto a expulsão de todos os portugueses solteiros da província podem ser sugeridas como questões que motivaram a população a esta reação. Como afirmaram Câmara e Carvalho (2008), tais agitações foram chamadas de “mata-marinheiros” e configuram-se como parte dos conflitos da Insurreição Praieira, em novembro de 1848.¹⁹² A alcunha pejorativa de “marinheiro” identificava os indivíduos portugueses inseridos em categorias de ocupação ligadas às atividades comerciais. Entretanto, o termo “marinheiro” indicava, genericamente, uma maneira desdenhosa de referência aos membros da comunidade lusitana, principalmente durante o período de acirramento das manifestações de antilusitanismo. A 12 de julho de 1848,

Novo, jornal do partido, ter sido localizada na rua da Praia, em frente ao rio Capibaribe. Entretanto, este autor levanta uma outra explicação para a denominação praieiro, ao explicar que quando começou o chamado quinquênio liberal, os deputados praieiros, além de assíduos palacianos, frequentavam também a casa do mordomo do Paço, Paulo Barbosa, o chamado Clube da Joana - localizada na Praia Grande, atual Niterói. Assim, seria possível que o apelido praieiro fosse uma alusão a esse convívio palaciano em Praia Grande e a uma origem cortesã, o que representava o oposto do que apregoavam os praieiros, que se percebiam como liberais autênticos. Cf. CARVALHO, Marcus Joaquim M. de & CAMARA, Bruno Augusto Dornelas. “A Insurreição Praieira”. *Almanack Braziliense*, nº 8, 2008, p. 13.

¹⁸⁹ Para o historiador Amaro Quintas, desde setembro de 1837, com a ascensão do gabinete chefiado por Bernardo Pereira de Vasconcelos as forças da reação apresentavam-se com toda a sua potencialidade. Em Pernambuco começava o domínio da família Cavalcanti, representada pela ascensão à presidência da província de Francisco do Rego Barros, na ocasião o Barão da Boa Vista. Cf. QUINTAS, Amaro. **O sentido social da Revolução Praieira**. Recife, Ed. Universitária/UFPE, 1977, p. 132.

¹⁹⁰ O termo guabiru foi usado pelos praieiros para designar o velho partido oligárquico do Barão da Boa Vista, que vinha desenvolvendo-se desde 1837, data da ascensão da Família Rego-Barros-Cavalcanti ao poder. A princípio, os membros do partido conservador, conhecidos pelos nomes de baronistas e trapicheiros, passaram a ser chamados, desde fins de 1844, pela alcunha de guabiru. No periódico *O Guarda Nacional*, nº 129 de 25/11/1844 dizia-se que “são os baronistas verdadeiros guabirus, porque seguem em tudo e pôr tudo a condição desses ratinhos. O guabiru furta e corre, teme qualquer indivíduo, e ao ver o gato, é capaz de precipitar-se nos maiores abismos [...] tem mais medo de um praieiro disposto do que tudo quanto há”. Cf. QUINTAS, op. cit., p. 28.

¹⁹¹ NABUCO DE ARAÚJO, 1847 apud QUINTAS, op. cit., 1977, p. 162.

¹⁹² CARVALHO; CÂMARA, 2008, op. cit.

uma coluna do jornal liberal *A Voz do Brasil*¹⁹³ chamava de *marinheiros* vários portugueses acusados de colaborarem com o jornal conservador *O Lيدador*¹⁹⁴.

Importante ressaltar que, no período Regencial, os homens de negócios pertencentes à comunidade portuguesa de Salvador, na província da Bahia, também sofreram manifestações de hostilidade¹⁹⁵. Entretanto, o alvo principal dessas manifestações eram os portugueses solteiros, geralmente pobres.¹⁹⁶ Esses imigrantes lusitanos eram atraídos por parentes e conterrâneos que formavam uma ampla rede de contatos.¹⁹⁷

A tensão entre os liberais pernambucanos e o corpo de comércio foi constante na vigência do governo praieiro em Pernambuco. Como afirmou Bruno Câmara (2012), muitos negociantes de grosso trato que possuíam ligações de proximidade com membros do partido conservador “foram vítimas de perseguições políticas ao longo do governo liberal em Pernambuco”.¹⁹⁸

Além disso, entre 1843-45, foram intensos os debates na Câmara dos deputados sobre o Código Comercial brasileiro, em virtude das recorrentes petições redigidas por representantes das principais praças de comércio brasileiras.¹⁹⁹ Retomaremos adiante a questão da importância da promulgação da legislação comercial brasileira para a classe mercantil. Todavia, como destacou Saba (2010), é importante mencionar aqui que alguns deputados liberais promoveram discursos contrários a essa medida, atacando

¹⁹³ APEJE, Diversos Periódicos, *A Voz do Brasil*, 12/07/1848, p.3.

¹⁹⁴ Circulando regularmente, entre 17 de março de 1845 e 13 de agosto de 1848, o periódico **O Lيدador** defendia o “partido da ordem” – o conservador [...] enquanto atazanava o partido liberal e seus líderes. A redação do jornal se achava aos cuidados intelectuais de José Tomaz Nabuco de Araújo Junior, Jerônimo Martiniano Figueira de Melo, Antônio Peregrino Maciel Monteiro, João José Ferreira de Aguiar e outros, mantendo sempre linguagem panfletária na campanha de oposição ao governo provincial e aos líderes do Partido Liberal, tais como Nunes Machado, Felix Peixoto de Brito e Melo e outros Os acontecimentos de 26 e 27 de junho, que tomaram o nome de “mata-mata marinheiro” ocuparam grande espaço do órgão conservador, que os atribuiu, principalmente, ao ódio aos portugueses, acirrado pelo periódico **A Voz do Brasil**. Cf. NASCIMENTO, op. cit., vol. IV, pp. 210 – 217.

¹⁹⁵ REIS, João J. A elite baiana face aos movimentos sociais, Bahia, 1824-1840. *Revista de História*, n.º. 54 (out-dez), 1976 In RIDINGS, op. cit., p. 312;

¹⁹⁶ No Rio de Janeiro, no período do primeiro Reinado, a tensão entre portugueses e brasileiros foi crescente e violenta nas ruas. Ver: RIBEIRO, Gladys Sabino. “Pés-de-chumbo” e “Garrafeiros”: conflito e tensões nas ruas do Rio de Janeiro no Primeiro Reinado (1822-1831)”. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 12, n. 23/24, (set. 91/ago. 92), pp. 141-165.

¹⁹⁷ A respeito do recrutamento de portugueses para o trabalho de caixeiro ver. MARTINHO, Lenira Menezes. Caixeiros e Pés-descalços: conflitos e tensões em um meio urbano em desenvolvimento. In: MARTINHO, Lenira Menezes e GORENSTEIN, Riva. **Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência**. Rio de Janeiro, Secretária Municipal de Cultura/Divisão Editorial, 1992

¹⁹⁸ CÂMARA, op. cit., 2012, 169.

¹⁹⁹ Como ressaltou Saba (2010), houve um esforço conjugado dos órgãos de comércio das mais ricas cidades do Império para influenciar os representantes da nação no sentido da aprovação do projeto do Código Comercial brasileiro, desde pelo menos a década de 1840. Cf.: SABA, op. cit., p. 84.

diretamente os interesses do grande comércio e das associações comerciais locais.²⁰⁰ Entre os deputados contrários a aprovação imediata do projeto do Código Comercial, destacaram-se os liberais praieiros Urbano Pessoa de Melo e Nunes Machado²⁰¹, esse último propalando críticas aos interesses econômicos que pressionavam a Câmara para aprovar com urgência tal medida.²⁰² Vale destacar que, ainda em 1845, o praieiro Nunes Machado remeteu um ofício à diretoria da Associação Comercial de Pernambuco (ACP) requerendo sua participação junto a entidade como membro honorário. O político justificava tal pedido, pois, tinha a intenção de participar das reuniões e receber os informes da associação “para melhor se inteirar da situação econômica da província”.²⁰³

Durante o governo Praieiro, foram constantes os ofícios dirigidos pela diretoria da ACP ao presidente da Província, Tais documentos continham pedidos para que aquela autoridade tomasse providências junto à Mesa do Consulado da Alfândega no sentido de melhor fiscalizar a organização e a taxaço de impostos sobre os líquidos e outras bebidas espirituosas desembarcadas no porto do Recife, ocasião em que a conduta do inspetor deste órgão foi duramente criticada pelos membros da diretoria da associação.²⁰⁴ É importante mencionar que durante parte do governo praieiro em Pernambuco, João Pinto de Lemos, negociante português naturalizado brasileiro e presidente da associação comercial local, queixava-se da taxaço de impostos sobre as bebidas espirituosas, em relatórios escrito entre 1846-47.²⁰⁵ Como ressaltou Câmara (2012), “ele próprio importador desse tipo de produto, deve ter amargado algum prejuízo”.²⁰⁶

Já em setembro de 1848, quando os conservadores retornaram ao poder na Corte, as tensões entre liberais pernambucanos e estes intensificaram-se na província. Com a ascensão do gabinete de 29 de setembro de 1848, presidido pelo conservador Araújo Lima, houve em Pernambuco uma grande quantidade de demissões – relativas

²⁰⁰ A diretoria da Associação Comercial de Pernambuco (ACP) peticionou diversas vezes à Câmara dos Deputados, pedindo pressa nos trabalhos de aprovação do projeto do Código Comercial Brasileiros. Cf.: *Ibidem*, p. 86-89.

²⁰¹ Morto durante a tentativa de invasão da cidade do Recife, em um dos episódios da Insurreição Praieira, Joaquim Nunes Machado foi um dos fundadores e principais articuladores do Partido Praieiro em Pernambuco. Defendeu a causa da nacionalização do comércio a retalho. Em 1848, encaminhou à Câmara do Deputados um projeto com um único artigo: “É privativo do cidadão brasileiro o comércio a retalho”. Cf. CARVALHO e CÂMARA, *op. cit.*, p. 31.

²⁰² SABA, *op. cit.*, p. 93.

²⁰³ ACP. *Livro de Ofícios (1839-1851)*, 02/02/1845, fl.120v.

²⁰⁴ ACP. *Livro de Ofícios (1839-1851)*, 15/06/1846, fl.162.

²⁰⁵ Diário de Pernambuco. 05/08/1846, n°169, p. 1. In: Associação Comercial. Relatório apresentado pelo vice-diretor, João Pinto de Lemos.

²⁰⁶ CÂMARA, 2012, *op. cit.*, p. 235.

aos cargos políticos e militares locais - que somadas a outros fatores, deram início a *Insurreição Praieira*. Para Marcus Carvalho (2003), entre as principais causas que envolveram o movimento praieiro, destaca-se “a disputa pelo poder local, principalmente pelos cargos da polícia civil, da Assembleia Provincial, das Câmaras, da Justiça de Paz e Guarda Nacional”.²⁰⁷

O clima de tensão política se prolongou no ano seguinte, quando, em fevereiro de 1849, duas frentes militares chefiadas pelos liberais praieiros Pedro Ivo e João Roma tentaram invadir a cidade do Recife com o objetivo tomar o Palácio do Governo. Nessa ocasião, o filho primogênito de João Pinto de Lemos, o também negociante e membro da associação comercial local João Pinto de Lemos Jr., foi comandante da Companhia de Cavalaria dos Voluntários do Recife, que atuou na defesa do bairro da Boa Vista.²⁰⁸ De acordo com Bruno Câmara (2012), a atuação do negociante Lemos Jr. foi intensa durante o conflito, sendo este chamado por um jornal ligado ao partido liberal em Pernambuco de “um dos ferozes Aquiles na perseguição aos praieiros”.²⁰⁹ Como retribuição por seu empenho militar durante a Revolução, tal negociante recebeu a comenda de cavaleiro da Ordem de Cristo²¹⁰, além de ter tido participação ativa no julgamento contra os praieiros.

A participação de alguns indivíduos ligados às atividades comerciais urbanas durante a *Insurreição Praieira* evidenciaram, entre outros aspectos, certa partidarização dos grandes negociantes em relação às forças políticas que atuavam na província de Pernambuco, em meados do século XIX. Os liberais praieiros defendiam, no campo das ideias econômicas, a nacionalização do comércio a retalho. Tal atitude feria diretamente os interesses econômicos da praça do Comércio de Pernambuco, visto que, grande parte dos negociantes que atuavam neste espaço eram de origem estrangeira. Além disso, alguns negociantes participaram ativamente dos confrontos militares conflagrados durante a insurreição, lutando nos *fronts* de batalha para que a província fosse pacificada. Esta atitude, conforme será discutido a seguir, agregou significativo prestígio e possibilidade de ascensão social à carreira mercantil de renomados negociantes de grosso trato, como João Pinto de Lemos e seus descendentes.

²⁰⁷ CARVALHO, 2003, op. cit., p. 212.

²⁰⁸ FIGUEIRA DE MELLO, Jerônimo Martiniano. *Chronica da Rebelião Praieira, 1848 e 1849*. Brasília: Senado Federal, 1978, p.294.

²⁰⁹ CÂMARA, 2012, op. cit., p. 235.

²¹⁰ ANRJ, Ordens Honoríficas/Ordem de Cristo, LEMOS JR., João Pinto de, 15/04/1849, cx.192.

Capítulo 2 – Interesses mercantis, comércio marítimo e redes socioeconômicas em Pernambuco.

*“O sistema comercial brasileiro tornou-se uma como expressão urbana do sistema agrário, isto é, foi também, a seu modo, patriarcal e até endogâmico, com os nomes das firmas fazendo as vezes dos antigos nomes das fazendas e dos engenhos – Suaçuna ou Cedro, por exemplo – que absorviam os nomes de famílias, mesmo ilustres, como Cavalcanti, Holanda, Marques, Carneiro Leão, Silvas passaram a ser Ferreiras, por honra de firmas comerciais mais importantes que o nome da família de cada um”.*²¹¹

2.1 Grupos de interesse mercantil no Brasil Oitocentista, Pernambuco, século XIX: conceptualização e organização.

O termo *grupo mercantil* pode ser entendido como “o conjunto dos sujeitos ligados aos tratos comerciais com algum registro na documentação remanescente, com especial atenção para a elite mercantil, o grupo formado pelos grandes comerciantes da praça”.²¹² A conotação de “conjunto” ligada à noção de grupo, carrega, implicitamente, uma motivação compartilhada por todos os seus componentes, além de evidenciar uma orientação espacial comum aos integrantes do grupo, uma vez que seus membros atuam economicamente em um espaço circunscrito, a praça de comércio.²¹³

Tal definição coloca os sujeitos pertencentes ao grupo comungando interesses comuns – no caso dos grupos mercantis -, o interesse ligado ao “trato comercial” e um *locus* de atuação definido pela praça de comércio de uma determinada localidade.

Outros autores enfatizaram o caráter institucional atribuído aos grupos mercantis. Para Jorge Pedreira, a manifestação dos interesses econômicos da praça de Lisboa “fazia-se, fundamentalmente, por via institucional, por intermédio da Junta do Comércio, que servia de filtro às pretensões dos negociantes”.²¹⁴ Ainda segundo o referido autor, os homens de negócios da praça lisboeta “havia-se convertido num grupo social que, para além de se identificar pelos instrumentos e valores de uma

²¹¹ FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos**: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano. São Paulo: Global, 2004. p. 396

²¹² SOUZA, George C, op. cit., (2012), p. 24.

²¹³ A relação entre os termos *Praça de Comércio* e *Grupo Mercantil* é também explorada nos estudos de Eugene Ridings sobre a origem e a organização dos grupos de interesses econômicos no Brasil, durante o século XIX. Cf. Nota 61.

²¹⁴ SERRÃO, Joel (org). **Dicionário de História de Portugal**, v. II, 1964, p.107 apud PEDREIRA, op. cit., p. 448.

cultura sócio profissional comum, se unificará em torno dos seus interesses econômicos coletivos”.²¹⁵

A ideia de conjunto dos interesses econômicos, agregada à acepção do termo *grupo mercantil*, fica evidente tanto na argumentação de Jorge Pedreira quanto de George Felix de Souza. A necessidade de organização de elementos que constituíam o conjunto dos interesses econômicos locais - entre eles, a regulação e o funcionamento das atividades comerciais - motivou os grupos de interesses mercantis brasileiros a se organizarem por meio de associações comerciais locais.²¹⁶ A partir de uma análise da relação dos grupos mercantis com a criação das associações comerciais brasileiras, Eugene Ridings destacou que as associações comerciais foram “os primeiros, e mais duradouros grupos de interesse econômico do Brasil”.²¹⁷

Ademais, por meio de uma costura das considerações levantadas pelos autores, dir-se-ia que os mesmos concordam sobre a existência de uma estrutura hierarquizada que permeava, geralmente, a organização dos grupos de interesse econômico. As associações comerciais contavam com um conselho de membros diretores, responsáveis pela administração das referidas associações e, eleitos, periodicamente, entre seus membros associados. Normalmente, os membros das associações comerciais que não compunham os conselhos de direção tinham sua participação ativa e capacidade de decisão enfraquecidas frente aos interesses econômicos que emanavam de seus conselhos de direção.²¹⁸

No século XIX, os *grupos de interesse econômico* organizaram-se em torno de associações comerciais nas principais praças de comércio do Brasil, para, através destas instituições, ampliarem sua capacidade de influência em relação a outros grupos de interesse mercantil. Tal afirmação pode ser inferida pelo conteúdo de um ofício remetido pela Associação Comercial de Pernambuco à Câmara de Comércio do Rio de Janeiro, duas das principais associações comerciais brasileiras no período. O ofício encaminhado ao secretário da Câmara de Comércio do Rio de Janeiro comunicava:

A vossa senhoria a instalação, nesta praça, de uma sociedade que tem por título *Associação Comercial de Pernambuco*, tendo por fim organizar o

²¹⁵ PEDREIRA, op. cit., p. 457-458.

²¹⁶ De modo geral, os grupos de interesse mercantil presentes nas principais praças comerciais brasileiras compartilhavam a necessidade de organização de elementos que constituíam o conjunto dos interesses econômicos locais - entre eles, a regulação e o funcionamento do comércio de importação e exportação e da atividade portuária nacional, ao longo do século XIX. Cf. Nota 69.

²¹⁷ Um retrospecto da organização dos grupos de interesse mercantil nas principais praças comerciais brasileiras do século XIX, cf. RIDING, op. cit., p. 22 -26.

²¹⁸ RIDING, op. cit.

Corpo de Comercio desta Praça para melhor indagar os seus *interesses* [...], leva esta nossa participação ao conhecimento de Câmara Comercial de quem esperamos toda a cooperação nos nossos trabalhos e rogamos a Vossa Senhoria que haja a nos transmitir qualquer informação ou notícia que sejam de interesse geral do Comércio. ²¹⁹(grifos meus)

O conteúdo do documento manifesta a intencionalidade presente no ato de criação da referida instituição, que teria por “fim organizar o **Corpo de Comércio desta Praça** para melhor indagar os seus interesses”²²⁰. A questão da necessidade de reconhecimento por parte de seus pares, ou seja, de outros grupos de interesses mercantis organizados no país, é também evidenciada pela leitura do fragmento documental, uma vez que nele está explícita a intenção da Associação Comercial de Pernambuco de ter o reconhecimento e a cooperação nas “trocas de informação ou notícia que sejam de interesse geral do Comércio”²²¹, em relação à Câmara de Comércio do Rio de Janeiro.²²²

Para que seja recuperada a noção de **Corpo de Comércio**, matriz organizacional da perspectiva de grupo de interesse mercantil, é necessário que se organize uma conceptualização mínima do termo.

Conforme foi mencionado no Capítulo 1, a criação das praças comerciais, nos espaços atlânticos de colonização ibérica, pode ser considerada uma típica manifestação da tradição corporativa no período colonial. Tal corporativismo emanava, por sua vez, da premissa de que a totalidade social organizava-se como um *corpo político*.²²³ Como poder ser lido no já mencionado Dicionario Universal de Commercio, em seu verbete *corpo*, é elaborada uma definição do termo a partir de sua relação com o comércio:

Companhia ou sociedade de muitas pessoas da mesma profissão ou de diferentes profissões. Na sociedade civil há várias espécies de corpos instituídos para a conservação, o

²¹⁹ ACP. *Livro de Ofícios (1839-1851)*, 01/08/1839, f.1v.

²²⁰ Idem.

²²¹ Ibidem

²²² Sobre a Câmara de Comércio do Rio de Janeiro, que somente em 1867 se tornou na Associação Comercial do Rio de Janeiro, conferir: PIÑERO, Théo L. *Os simples comissários (Negociantes e Política no Brasil Império)*. Niterói, 2002. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH; RIDINGS, op. cit.

²²³ A explicação da totalidade social em termos de um *corpo político* baseia-se na noção de que a sociedade moderna se organiza por meio de uma “extensa rede associativa, mais ou menos inspirada ou tutelada pelos públicos poderes que abrangem todos os grandes grupos sociais [...] no quadro de um Estado que, com os seus tentaculares organismos, serve de agente de integração nacional, solidarizando os diversos grupos, ou interesses do corpo político”. Nesse processo gradual de alargamento do corpo político, camadas mais amplas da população seriam integradas, “assim, mercadores e homens de negócio foram os primeiros cooptados quando as velhas fazendas começaram a dar lugar as plantações capitalistas” sem que houvesse uma ruptura efetiva da ordem social aristocrática. Cf. LUCENA, Manuel de. *Uma leitura americana do corporativismo português. Análise Social*, Segunda Série, vol. XVII, n° 66 (1981), (pp. 415-343), p. 418-419. disponível em: <http://www.jstor.org/stable/pdfplus/41011268.pdf?acceptTC=true&jpdConfirm=true>

adiantamento, ou a execução das respectivas cousas que fazem o objeto da sua ereção.²²⁴

A definição acima realça o caráter corporativo da organização social nos Estados modernos europeus, uma vez que “na sociedade civil há várias espécies de corpos instituídos”²²⁵, sendo estes últimos, formas de “companhias ou sociedades de muitas pessoas da mesma profissão ou de diferentes profissões”.²²⁶ Há ainda uma intenção, ou funcionalidade, que perpassa o sentido semântico do referido vocábulo, visto que seriam os *corpos* “instituídos para a conservação, o adiantamento, ou a execução das respectivas cousas que fazem”²²⁷. Assim, o entendimento da noção de *corpo*, em uma sociedade influenciada pela permanência de estruturas socioeconômicas ligadas ao Antigo Regime – como é o caso da sociedade brasileira no século XIX²²⁸ –, deve seguir pressupostos interpretativos relacionados à definição do termo no período específico.

Ademais, estabelecida uma conceptualização generalizante do vocábulo *corpo*, cabe agora abordar a questão “dos corpos que tem relação com o comércio”²²⁹. De acordo com Sales, em quase todas as nações da Europa, os corpos comerciais, além de possuírem “estatuto para o seu governo público e interno”²³⁰, destacavam-se das demais corporações de ofício, pois são “distintos por conta dos seus grandes privilégios”²³¹. Vale salientar que o vocábulo *privilégio*, em matéria de comércio, é entendido como “uma permissão que os Príncipes, ou os Magistrados, concedem a seus súditos para fabricar, render ou fazer alguma espécie de negócio”²³². O privilégio da organização dos corpos mercantis, no século XIX, foi delegado pelo Estado imperial aos grupos de interesses econômicos que atuavam nas principais praças de comércio brasileiras.²³³

Os grupos de interesse mercantil congregavam em suas pautas reivindicatórias, algumas questões que não se relacionavam diretamente com suas prerrogativas sócio profissionais.²³⁴ Surpreendentemente, ao longo do século XIX, “havia poucos grupos

²²⁴ SALES, op. cit., tomo II, p. 220.

²²⁵ Idem

²²⁶ Ibidem.

²²⁷ Idem

²²⁸ Cf. Nota.116.

²²⁹ SALES, op. cit., tomo II, p. 221.

²³⁰ Idem, tomo III, p. 229.

²³¹ Idem, tomo II, p. 221

²³² Ibidem, p. 447.

²³³ A partir de prerrogativas herdadas do corporativismo Ibérico, os grupos econômicos usufruíram do privilégio da organização de seus interesses. Tais grupos haviam monopolizado, por muito tempo, “o direito e o dever de aconselhar o governo em todas as questões relativas a subsistência de seus membros, além de regular suas próprias atividades ocupacionais”. Cf. RIDINGS, op. cit., p. 285, tradução nossa.

²³⁴ A respeito do potencial de influência dos grupos de interesse econômico e da escassez relativa de

de interesse que representassem diretamente a atividade econômica mais elementar desenvolvida no Brasil, a agricultura”.²³⁵ Como observou Eugene Ridings, a fim de neutralizar possíveis rivalidades em relação aos grupos de interesses agrários, as lideranças dos grupos de interesses econômicos tentaram promover organizações de interesses agrícolas, atuando principalmente “*in founding and leading the various Imperial Institute of Agriculture*”.²³⁶ Tais institutos dedicaram-se, primordialmente, a necessidade de promoção de melhoramentos tecnológicos no setor agrário, e não propriamente à circulação e comercialização de seus produtos.²³⁷ Por conseguinte, através das associações comerciais locais, os grupos de interesse econômico eram portavozes dos anseios que predominavam nos *complexos agrário-comerciais*.²³⁸

Ao longo do século XIX, os indivíduos que compunham os grupos de interesse mercantil estiveram relacionados à fundação das associações comerciais no Brasil. A noção de “conjunto” relacionada ao termo grupo, carrega, implicitamente, uma motivação comum a todos os seus componentes, além de evidenciar uma orientação espacial comum aos integrantes do grupo. Tais associações, ligadas aos grupos de interesse econômico das mais importantes praças comerciais, amparadas pelo caráter institucional do qual estas entidades usufruíam, agiram “como intermediárias nas relações entre os diversos grupos de interesse econômico e as autoridades políticas imperiais, firmando até mesmo acordos comerciais”.²³⁹ No século XIX, os grupos de interesse econômico organizaram-se em torno de associações comerciais, para, através

outros grupos de interesse, Evaldo Cabral de Mello, parafraseando Eugene Ridings, afirma que “ as associações comerciais das grandes praças do Império agiram frequentemente em defesa das reivindicações agrícolas”. Cf. MELLO, (1999) op. cit., p. 26.

²³⁵ RIDINGS, op. cit., p. 55, (tradução nossa). Somente no final do século XIX surgem tais grupos na agricultura, como a *Sociedade Nacional de Agricultura* (SNA) com forte presença em Pernambuco. Cf. MENDONÇA, Sonia Regina de. *O ruralismo brasileiro: (1888-1931)*. São Paulo: Hucitec, 1997.

²³⁶ As lideranças das associações comerciais atuaram ativamente na criação e direção das organizações de interesses agrícolas no Brasil Oitocentista. O visconde de Mauá, primeiro presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro, foi o primeiro vice-presidente do Imperial Instituto de Agricultura do Rio de Janeiro. Até o final do período imperial, os cargos de vice-presidente, tesoureiro e secretário Imperial Instituto de Agricultura da Bahia, foram ocupados pelos diretores da Associação Comercial da Bahia. Os líderes da Associação Comercial de Pernambuco também estiveram presentes em todas as composições de diretoria da *Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco*, organização brasileira mais duradoras do gênero, no século XIX. RIDINGS, op. cit., p. 93-94, (tradução nossa).

²³⁷ RIDINGS, op. cit.; MELLO, op. cit.

²³⁸ Para Mello (1999), não havia uma clara dicotomia entre os interesses dos grupos mercantis e dos setores agrários, e sim, *complexos agrário-comerciais* “montados em torno dos principais produtos de exportação”. Cf. MELLO, op. cit., p. 25. Ainda sobre a temática da indistinção entre os interesses dos setores agrários e mercantis no Brasil Oitocentista, cf. MATTOS, op. cit., p. 57; GUIMARÃES, op. cit., p. 64.

²³⁹ Idem, p. 301, (tradução nossa).

destas instituições, ampliarem sua capacidade de influência em relação a outros grupos de interesse mercantil existentes no país.

2.2. Pernambuco e o comércio marítimo no século XIX

Como já foi abordado no tópico 1.2, a praça comercial do Recife constituiu-se em um importante centro econômico regional brasileiro ao longo do século XIX. Sua relevância econômica local, deveu-se, sobretudo, a ligação da província pernambucana com circuitos dinâmicos do comércio marítimo, “dada a atuação do porto do Recife tanto no ramo do comércio exterior quanto no interprovincial. Como destacou Renato Marcondes, o estudo do comércio marítimo brasileiros revela aspectos específicos tanto do comércio exterior quanto das trocas interprovíncias, em razão da variedade de espécies e formas da produção e das particularidades da própria população, além de colaborar para suprir “a necessidade de melhor analisar a importância econômica das províncias e regiões brasileiras”.²⁴⁰

De acordo com as informações da tabela 1, Pernambuco esteve entre os três maiores portos de exportação do comércio exterior brasileiro, entre os anos de 1775 – 1875. Tal posição foi mantida inclusive diante da diminuição de sua participação no percentual total das exportações brasileiras, neste mesmo período, como demonstram os dados da tabela. Embora houvesse certa tendência a redução da importância de Pernambuco no comércio exterior, “a sua participação nas trocas (entradas e saídas) de mercadorias entre as províncias cresceu de 10,7% em 1854-55 para 15,6% em 1863-64”.²⁴¹

A diminuição verificada relaciona-se também ao percentual crescente da participação de outros portos brasileiros nas remessas de produtos para o exterior. Como demonstram os dados da tabela 1, cresceu a participação das províncias de São Paulo e Rio Grande do Sul nos percentuais totais das exportações brasileiras. Destarte, o aumento da participação de outras províncias do Nordeste nas exportações brasileiras, como Alagoas, Ceará e Paraíba - localidades estas que passaram a exportar sua produção diretamente para o mercado externo, outrora transportada através do porto do

²⁴⁰ MARCONDES, op. cit., p. 65.

²⁴¹ SOARES, Sebastião. **Elementos de estatística**: compreendendo a teoria da ciência e a sua aplicação à estatística comercial do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1865, p.105 apud MARCONDES, op. cit., p. 110

Recife - também estabelece relação com a redução da participação pernambucana no comércio exterior de exportação.²⁴²

Tabela 1 - Participação dos portos nas exportações brasileiras (em %, 1776-1875)

Período	RJ	BA	PE	MA	PA	SP	PB	CE	RS	AL
1776-77	15,3	40,6	27,5	7,7	7,1	-	1,8	-	-	--
1799- 07	34,2	26,4	22,7	11,7	4,2	0,3	0,3	0,2	-	-
1839-45	53,8	15,1	13,8	4,2	2,3	1,8	1,7	0,6	3,8	1,4
1854-55	55,7	13,5	10,7	2,3	4,4	3,9	1,9	0,7	3,8	1,4
1874-75	50,1	7,6	7,9	1,6	5,1	13,5	1,7	2,5	4,4	2

Fonte: MARCONDES, op. cit., p. 33

Como ilustra a tabela 2, entre os anos de 1842-44, Grã-Bretanha, França, Estados Unidos foram os principais parceiros comerciais estrangeiros de Pernambuco. Dentro dos percentuais totais das receitas de exportações, os valores exportados pela província para os três principais mercados importadores representam cerca de 76% em 1842-43, 80% em 1843-44, 87% em 1844 e 80 % em 1844-45. De acordo com a fonte, os principais produtos da pauta de exportação pernambucana naquele período (açúcar, algodão, aguardente e couros) representavam em torno de 93,2% das receitas provenientes das exportações.²⁴³ Deste modo, fica evidente como o comércio exterior da província foi concentrado no referido período, tanto em termos dos produtos comercializados quanto em relação aos mercados consumidores.

Tabela 2 – Receita proveniente das exportações para fora do império, Pernambuco, 1842-45 (porcentagem)

PAÍSES	1842-43	1843-44	07/1844- 11/1844	12/1844- 06/1845
Grã-Bretanha	53,6	56	64	52,2
França	12,1	12,8	15,3	15,8
Estados Unidos	11,1	11,2	8,2	11,8
Portugal	10,4	7,2	6	9,1
Cidades Hanseáticas	4,4	5,5	2,4	3,1
Buenos Ayres e	3,2	2,2	0,7	2,7

²⁴² Ibidem, p. 109

²⁴³ Outros produtos presentes na pauta de exportações foram: café, carne seca, charutos, chifres, cobre velho, doces, fumo, melão, madeiras, peles, solas e vaquetas, moedas de ouro e prata e gêneros náuticos. Cf: CRL/UFLAC, *Diário de Pernambuco* 25/09/1845, n° 215, p. 1. Coluna *Associação Comercial de Pernambuco*.

Montevideú				
Domínios Austríacos	1,6	2	1,8	1,5
Itália	1,4	1,2	0,6	1,2
Espanha	1,6	1	1	1,3
Outros	1,1	1	-	1,7
TOTAL	100,00 %	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 25/09/1845, nº 215, p. 1. Coluna *Associação Comercial de Pernambuco*.

Nos anos de 1840, a maior parte do comércio exterior de exportação em Pernambuco foi transportada em embarcações estrangeiras. Os dados presentes no Quadro 3 demonstram que duzentos e cinquenta e quatro navios de diferentes nacionalidades embarcaram cerca de setenta mil toneladas de mercadorias no porto do Recife, entre os anos de 1842-45. As embarcações inglesas correspondem ao maior quantitativo verificado, com cerca de 35% das saídas no período, seguida por Portugal, 13%; Sardenha, 10,6%; Estados Unidos, 24%, Espanha 8,2% e França, 6,2%. Quando verificamos os valores das cargas conduzidas, o quantitativo mais expressivo entre as nacionalidades das embarcações permanece com a Grã-Bretanha, 38%; Portugal, 13%; Estados Unidos 9,8%; Sardenha, 9,6, França, 6,9 e Espanha 6%, respectivamente. Vale salientar que as embarcações brasileiras representam apenas 4,3% do total das saídas, correspondente a 2,5% da carga exportada pela província de Pernambuco no período.

Quadro 3 – Número de embarcações saídas do Porto do Recife e toneladas transportadas (1842-45)

NACIONALIDADE	QUANTIDADE	CARGA/TONELADAS
ÁUSTRIA	5	1.052
BELGA	1	360
BRASILEIRA	11	1.800
DINAMARQUESA	2	567
ESPAÑHOLA	21	4.244
FRANCESA	16	4.811
HAMBURGUESA	3	572
HANOVERIANAS	1	227
INGLESA	91	27.095

LUBECKENSE	1	227
NAPOLITANAS	1	352
NORTE-AMERICANA	24	6.834
PORTUGUESA	34	9.264
SARDAS	27	6.744
SICILIANA	2	481
SUECAS	12	4.022
TOTAIS	254	69.640

Fontes: Diário de Pernambuco, 25/09/1845, nº 215, p. 1. Coluna *Associação Comercial de Pernambuco*.

Do modo semelhante, se nos reportássemos aos dados das entradas do comércio exterior presentes no Quadro 4, percebe-se que foram também as embarcações estrangeiras mais incidentes do que as brasileiras no transporte de mercadorias importadas por Pernambuco, neste mesmo período. De acordo com os dados, um total de 261 embarcações entraram no porto do Recife, desembarcando cerca de cinquenta e quatro mil toneladas de cargas diversas. Entre as nacionalidades das embarcações que obtiveram os maiores quantitativos destacam-se, Grã-Bretanha, 36%; Estados Unidos, 21,8%; Brasil, 16%, Portugal, 12,2%, Sarda, 9,9% e Espanha, 7,2%, respectivamente. No que se refere ao montante das cargas importadas, a nacionalidade das embarcações mais incidentes foram: Grã-Bretanha, 36,8%; Portugal, 14%; Estados Unidos, 13,8; Sardenha, 8,75% e Brasil, 4,7%.

Quadro 4 – Número de embarcações entradas do Porto do Recife e toneladas transportadas (1842-45)

NACIONALIDADE	QUANTIDAD ES	CARGA/TONELADAS
ÁUSTRIA	9	1.273
BELGA	1	238
BRASILEIRA	42	2.592
DINAMARQUESA	3	350
ESPAÑHOLA	19	2.004
FRANCESA	17	3.541
HAMBURGUESA	2	362
HANOVERIANA	1	200
INGLESA	94	19.964
LUBEKENSE	1	230

NORTE-AMERICANA	57	7.506
OLDEMBURGUESA	1	150
PORTUGUESA	32	7.592
SARDA	26	4.738
SICILIANA	3	751
SUECA	14	2.083
TOTAIS	261	54.129

Fonte: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 25/09/1845, nº 215, p. 1. Coluna *Associação Comercial de Pernambuco*.

No tocante ao comércio exterior, os principais produtos pernambucanos de exportação foram açúcar e algodão, correspondendo, conjuntamente “a cerca de metade das exportações do Brasil na década de 1820 e pouco mais de um quinto na de 1870”.²⁴⁴ A concorrência da produção açucareira antilhana e do açúcar de beterraba fizeram com que este produto reduzisse sua participação nas exportações. Do mesmo modo, “o Brasil também não conseguiu concorrer com a oferta norte-americana e até mesmo egípcia de algodão”.²⁴⁵

No Quadro 5 verifica-se que a redução do valor percentual da participação do açúcar e algodão acompanhou o crescimento da importância da produção cafeeira no montante das exportações totais. Em alguns períodos, como nos anos 1861-70, a percentagem do algodão foi superior à verificada para o açúcar nos totais das exportações brasileiras.²⁴⁶ Vale destacar que depois do período 1851-60, o valor destes dois produtos de exportação não voltou a atingir os patamares médios de participação nos totais exportados anteriormente, até o final do século XIX. Segundo Peter Eisenberg (1977), também reduziu-se a participação brasileira no mercado mundial de açúcar “de 9,3 em 1841 para 5,7 em 187-75, diminuindo ainda mais posteriormente”.²⁴⁷

Quadro 5 – Valor dos principais produtos brasileiros de exportação em relação as exportações totais, 1821-1881 (porcentagem)

ANOS	AÇUCAR	ALGODÃO	CAFÉ
1821-30	30,1	20,6	18,4
1831-40	24	10,8	43,8
1841-50	26,7	7,5	41,4
1851-60	21,2	7,5	48,8

²⁴⁴ MARCONDES, op. cit., p. 108

²⁴⁵ Idem

²⁴⁶ A Guerra da Secessão (1861-65) foi um dos episódios de melhora das condições de exportação do algodão brasileiro, que se manteve até o início da década de 1870. Cf. MARCONDES, op. cit.

²⁴⁷ EISENBERG, Peter. **Modernização sem mudança**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 47.

1861-70	12,3	18,3	45,4
1871-80	11,8	9,3	56,6
1881-90	9,9	4,2	61,5

Fonte: EISENBERG, Peter. **Modernização sem mudança**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977, p. 31.

Entretanto, é preciso destacar que mesmo diante de uma conjuntura econômica desfavorável em relação à produção açucareira - tanto em termos da diminuição de sua participação nos percentuais dos totais exportados pelo Brasil quanto pela redução dos valores do açúcar no mercado internacional -, cresceu a média anual da produção açucareira em Pernambuco, da década de 1840 até o início do século XX.²⁴⁸

Eisenberg (1977) atribuiu esse aumento regular no volume da produção açucareira no século XIX ao “crescimento populacional da América do Norte, da Europa e da elasticidade dos preços da demanda”.²⁴⁹ Todavia, é preciso ressaltar que de acordo com Marcondes (2005), o destino de tais produtos teria apresentado destinos distintos e uma mudança significativa, “pois os tradicionais produtos pernambucanos de exportação para o estrangeiro transformaram-se em bens de consumo interno”.²⁵⁰

O reordenamento da oferta dos produtos pernambucanos para o mercado interprovincial, possivelmente motivou o incremento da produção local deste gênero. A partir dos dados fornecidos por Marcondes para o ano financeiro 1872-73, estima-se que “Pernambuco comercializou no mercado interno, 69,3% da produção local de açúcar e 53% da de aguardente”²⁵¹. Os destinos mais frequentes destes produtos no comércio interprovincial foram o Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, que receberam 63,2% e 22,5%, respectivamente, do açúcar comercializado por Pernambuco internamente.²⁵²

De acordo como o quadro 6, o volume das arrobas de açúcar exportado por Pernambuco mostrou-se crescente entre os anos de 1834-44. Com alguns episódios de retração dos montantes exportados nos anos de 1836, 38 e 1841, pode-se dizer que a quantidade exportada de açúcar pernambucano, para dentro e fora do Império, manteve uma tendência ascendente, de modo semelhante ao que foi verificado para a produção local deste gênero em anos posteriores.²⁵³

²⁴⁸ De acordo com Eisenberg (1977), a quantidade média anual de açúcar produzido em Pernambuco apresentou os seguintes valores (em toneladas): 1846-50, 49.926; 1851-55, 63.312; 1866-70, 45.372; 1871-75, 98.231; 1876-80, 116.379. Cf. EISENBERG, op. cit., p. 44.

²⁴⁹ Ibidem, p. 41

²⁵⁰ MARCONDES, op. cit., p. 108.

²⁵¹ Ibidem, p. 111.

²⁵² Idem

²⁵³ Cf. Nota 263.

Quadro 6 – Arrobas de algodão e açúcar exportados para dentro e fora do Império, 1834-44.

ANO FINANCEIRO	ALGODÃO	AÇÚCAR
1834	233.393	1.292.323
1835	307.372	2.178.871
1836	265.781	1.478.515
1837	251.833	1.927.584
1838	256.562	1.655.555
1839	183.809	2.356.314
1840	169.299	2.439.115
1841	119.281	2.120.750
1842	160.139	2.479.437
1843	221.333	2.357.185
1844	187.865	2.654.278

Fonte: CRL/UFLAC. Diário de Pernambuco, 25/09/1845, nº 215, p. 1. Coluna *Associação Comercial de Pernambuco*.

Conforme o quadro 6, o volume de arrobas de algodão exportado sofreu oscilações neste mesmo período, principalmente a partir de 1839, não mais atingindo os níveis de produção anteriores a esse ano até 1844. No começo do século XIX, a exportação do algodão pernambucano para Portugal foi superior a do Maranhão, centro produtor de destaque durante o século XVIII.²⁵⁴ Como afirmou Ribeiro Junior (1981), o os valores exportados de algodão e açúcar se igualaram em 1800, tendo o algodão suplantado a produção açucareira pernambucana, chegando a ocupar o primeiro lugar da pauta das exportações de Pernambuco, principalmente nos anos 1820.²⁵⁵

É preciso salientar que ainda neste período, a província de Pernambuco incluía os territórios de Alagoas e Paraíba, áreas importantes da produção cotoneira local. Assim, mesmo em meados do século XIX, o volume conjunto de algodão exportado pelas províncias de Pernambuco, Alagoas e Paraíba “manteve-se superior às exportações maranhenses de algodão, nos anos 1854-55”.²⁵⁶ Todavia, para Marcondes (2005), o dinamismo da produção cotoneira pernambucana não acompanhou o

²⁵⁴ RIBEIRO JUNIOR, José. A cultura algodoeira em Pernambuco: da colônia à Independência. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, 1, 2. set. 1980, p. 240.

²⁵⁵ Idem.

²⁵⁶ MARCONDES, op. cit., p. 10.

desenvolvimento verificado na produção de açúcar, “já que o valor exportado do primeiro produto consistiu em cerca de um quinto do total do segundo no meado do século XIX”.²⁵⁷

De outro modo, no que se refere ao comércio exterior de importação, Vamireh Chacon (1985) destacou que Pernambuco apresentou volume de produtos importados superior aos dos gêneros exportados, durante boa parte do século XIX.²⁵⁸ Os dados estatísticos produzidos pela Associação Comercial de Pernambuco confirmam esta assertiva. A província pernambucana teria apresentado uma receita deficitária do comércio exterior, entre os anos 1842-45, importando “nestes últimos três anos, um capital de 24.7667:479\$644, contra apenas 12.441:045\$004 exportados, ostentando um balanço negativo de 12.226:434\$640”²⁵⁹. Conforme os dados do Quadro 7, tal tendência deficitária da balança comercial manteve-se em relação ao comércio exterior, na província de Pernambuco, entre os anos 1859-1865. Durante todo o período, a receita das importações foi superior ao quantitativo das exportações.

Quadro 7 – Receita do comércio marítimo de longo curso, Província de Pernambuco: 1859-65.

ANO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
1859	22.804:628\$000	11.005:585\$000
1860	18.214:630\$000	11.105:818\$000
1861	17.426:058\$000	7.411\$534\$000
1862	17.838:320\$000	12.474:785\$000
1863	15.069:078\$000	12.471:785\$000
1864	19.688:850\$000	18.453.455\$000
1865	24.927:837\$000	18.997:994\$000

Fonte: CRL. Brazilian Government Documents/Ministerial Reports: Fazenda (1859-1865).

É importante mencionar que a província já despontava no quadro de rendimento das importações arrecadadas nas Alfandegas do Império no final da década de 1840, quando ocupou o segundo lugar entre os maiores rendimentos provinciais nos anos

²⁵⁷ Idem

²⁵⁸ CHACON, Vamireh. Pernambuco Marítimo: o Recife e a economia mundial. *Ciência & Trópico*, Recife: FUNDAJ, 13 (1): 15-71, jsn-jun., 1985.

²⁵⁹ CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 25/09/1845, n° 215, p. 1. Coluna *Associação Comercial de Pernambuco*.

1849-50.²⁶⁰ Nos anos 1847-51, Bahia e Pernambuco oscilaram entre o segundo e terceiro maior mercado importador provincial no comércio exterior brasileiro, sendo a primeira posição da província do Rio de Janeiro.²⁶¹ Para Renato Marcondes, esta situação manteve-se nos anos 1874-75 quando Pernambuco ocupava o segundo lugar no comércio exterior de importação entre as províncias brasileiras.²⁶²

De acordo com Sebastião Soares (1883), se tomarmos como referência o comércio exterior de importação no Brasil, percebe-se que o país importou principalmente “tecidos de algodão, lã, linho e seda, que, perfizeram pouco mais de quatro décimos do total importado entre 1869 e 1875”.²⁶³ Este autor ainda verificou que “as carnes e peixes corresponderam a cerca de um décimo das importações e as bebidas espirituosas ao redor de oito por cento”²⁶⁴, além de outros produtos, “como legumes, fármacos, artefatos de couro, carvão, ferro e aço totalizaram, cada um, menos de cinco por cento do total adquirido no exterior”²⁶⁵.

Os produtos estrangeiros importados revelaram-se importantes para a dinâmica das trocas comerciais internas (locais e interprovinciais), em função da distribuição destas mercadorias do porto do Recife para outros entrepostos comerciais regionais, integrados, desta maneira, ao comércio exterior de importação. Destarte, como ressaltou Marcondes (2005) sobre os principais entrepostos comerciais brasileiros no século XIX, a função de distribuição dos produtos estrangeiros importados experimentada por uma localidade “estimulou o encaminhamento das remessas ao exterior e, no sentido contrário, a redistribuição de produtos importados garantiu a escala necessária principalmente para o comércio exterior”.²⁶⁶ Deste modo, o comércio exterior (importação e exportação) e o comércio interprovincial mostram-se como estruturas interligadas e interdependentes numa determinada realidade econômica.

A fim de que seja elaborada uma análise mais ampla do comércio marítimo pernambucano, é necessário que sejam levantadas algumas questões acerca do comércio atlântico de escravos em Pernambuco, uma das práticas mercantis mais rentáveis para a

²⁶⁰ Em 1849-50, os três maiores rendimentos de importação da Alfandega do Império foram os arrecadados pelas províncias de Rio de Janeiro, 8.691:836\$000; Pernambuco, 3.524:633\$000; Bahia, 2.852:394\$000. Cf.: CRL. Brazilian Government Documents/Ministerial Reports: Fazenda (1850), p. N35.

²⁶¹ Idem.

²⁶² MARCONDES, op. cit., p.74.

²⁶³ SOARES, Sebastião F. **Estatística do comércio marítimo do Brasil no exercício de 1872-73**. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883, p.52.

²⁶⁴ Idem.

²⁶⁵ Idem.

²⁶⁶ Ibidem, p. 65.

economia local ao longo do Oitocentos. Como já nos referimos anteriormente, Pernambuco foi terceiro maior mercado importador de escravos no Brasil e o quinto na Américas²⁶⁷ Vale ressaltar mais uma vez que o volume das importações de escravos no século XIX foi mais expressivo do que o verificado nos séculos anteriores em Pernambuco, indício sugestivo de que as atividades econômicas nessa região estavam aquecidas.²⁶⁸

Conforme foi destacado por alguns historiadores, eram relativamente altos os investimentos necessários para a participação no comércio atlântico de escravos.²⁶⁹ Entre os custos relacionados a esta atividade mercantil, Klein (1999) destacou que os negociantes envolvidos deviam custear “os mantimentos para a viagem, além de contar com uma tripulação e capitais para realizar transações de compra e venda de escravos”.²⁷⁰ Por conseguinte, em virtude dos volumosos cabedais envolvidos no financiamento de uma viagem negreira, poucos negociantes deveriam estar propensos a custear esta atividade mercantil.

No banco de dados do projeto *Slave Trade Voyages Database*., localizamos a incidência de 505 viagens negreira com destino à localidade de Pernambuco, entre 1801-51.²⁷¹ Albuquerque, Versiani e Vergolino (2010) verificaram que, para este mesmo período e destino, apenas 192 viagens negreiras tiveram seus consignatários identificados, os quais somariam 25 indivíduos distintos, a maioria negociantes da praça de comércio do Recife.²⁷² Isso evidenciaria, segundo estes mesmos autores, que “o capital aplicado nessa atividade não vinha dos senhores de engenho (...), mas de negociantes acostumados a lidar com outros tipos de mercado, além do de escravos”.²⁷³

Sobre o início do período da ilegalidade do comércio negreiro em Pernambuco, Carvalho afirmou que o último navio a entrar na província tendo declarado como carga escravos, foi uma embarcação consignada a Elias Coelho Cintra, desembarcada no Recife em 26 de abril de 1830.²⁷⁴ No pós-1831 o comércio escravo se torna uma prática

²⁶⁷ Cf. Nota 106.

²⁶⁸ Cf. Capítulo 1, p. 31.

²⁶⁹ Sobre alto custo financeiro envolvido no financiamento do comércio atlântico de escravos, cf.; KLEIN, Herbert S., **Atlantic slave trade**. Cambridge: Cambridge Univ Press, 1999; ALBUQUERQUE; VERSIANI; VERGOLINO, op. cit.; CARVALHO, 2014, op. cit.

²⁷⁰ KLEIN, op. cit., p. 121.

²⁷¹ SLAVE TRADE DATABASE. Research for “Principal place of slave landing”: Pernambuco, and “Select time frame from: 1801-1851”. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/tast/database/search.faces>.

²⁷² ALBUQUERQUE; VERSIANI; VERGOLINO, op. cit., p. 12.

²⁷³ Ibidem, p. 11-12.

²⁷⁴ Sobre os principais comerciantes de escravos que atuaram em Pernambuco ao longo do XIX, cf.: CARVALHO, op. cit., 2010; CARVALHO, op. cit., 2014; ALBUQUERQUE; VERSIANI; VERGOLINO,

mercantil ilegal, entretanto, a necessidade por esse gênero de mão de obra se mantinha perene, fazendo com que os envolvidos no infame comércio estabelecessem diversas estratégias com o intuito de burlar as autoridades imperiais imbuídas de sua supressão definitiva.

Para Carvalho (2010) o impacto da lei antitráfico de 1831 fez com que a comercialização diminuísse em Pernambuco, pelo menos inicialmente. A essa condição, somaram-se outras, como a ocorrência da Cabanada (1832-35)²⁷⁵, insurreição popular que ocorrida em Pernambuco neste período, a qual teria reverberado em um mal desempenho da produção açucareira local, fato que teria inibido a demanda por novos escravos. Com o desmantelamento da referida revolta, o comércio ilegal de escravos demonstrou um período de pujança das importações de cativos, mantendo-se aquecida até 1842, quando teria novamente entrado em declínio, “salvo um pico conjuntural depois da legislação antitráfico de 1850”.²⁷⁶ Todavia, podemos salientar que diante da obscuridade que acompanhou a história do comércio ilegal de escravos, os números e quantitativos pertinentes a essa atividade mercantil, sempre deixam dúvidas e controvérsias.

Conforme discutimos neste tópico, o comércio marítimo foi a principal atividade econômica da província de Pernambuco, que contava com esse vigoroso ramo do comércio para escoar suas produções da terra, assim como nele se amparava a fim de obter produtos para os quais havia demanda e necessidade interna da população. Tal atividade mercantil também evidenciou a importância experimentada pelo porto do Recife diante da sua função de principal entreposto de distribuição regional para a comércio exterior e interprovincial. Diversos gêneros, lícitos ou ilícitos, exportados e importados, regionalmente ou internacionalmente, movimentaram a província e sua economia. Nela, diversos agentes do comércio, alguns anônimos, outros de importância reconhecida localmente, atuavam nas trocas de mercadorias e assim, movimentavam a economia da região. Alguns destes indivíduos configuraram em torno de seus negócios verdadeiros circuitos mercantis que alargaram suas possibilidades de intervenção socioeconômica, como se verá no tópico seguinte.

2.3 Circuitos mercantis do negociante João Pinto de Lemos no Recife Oitocentista

op. cit.

²⁷⁵ Sobre a Cabanada, ou Revolta do Cabanos, cf.: CARVALHO, M. J. M. de. **O quilombo do Catucá em Pernambuco**. Caderno CRH, n.15, p. 5-28, jul-dez 1991; CARVALHO, op. cit., 2010.

²⁷⁶ CARVALHO, op. cit., 2014, p. 785.

Se no tópico anterior foram abordados alguns aspectos gerais relativos ao comércio marítimo pernambucano, em meados do século XIX, bem como os tipos de produtos presentes nas trocas comerciais locais, nos debruçaremos agora sobre a análise da natureza dos circuitos comerciais do negociante João Pinto de Lemos. O estudo da configuração dos negócios de Pinto de Lemos, e seus parceiros comerciais, deve contribuir para que sejam compreendidos os movimentos econômicos que condicionaram suas ações empresariais.

A fim de estabelecer uma compreensão mais profícua acerca dos circuitos mercantis e das redes socioeconômicas do negociante João Pinto de Lemos, é necessário que sejam destacados, dentro das práticas mercantis do referido negociante, os elementos recorrentes dos casuais, como ensina Eulália Lobo.²⁷⁷ Em algumas situações, um acontecimento específico torna-se interessante pela sua própria singularidade, exigindo problematização e aprofundamento. Deste modo, concordando com Edoardo Grendi (2009), as especificidades das ações dos sujeitos servem, sobretudo, para “qualificar essas mesmas ações, isto é, para evidenciar regularidades diferenciadas”.²⁷⁸ As análises qualitativas das atividades comerciais de João Pinto de Lemos serão acompanhadas por quantificações - baseadas nos dados recolhidos nas fontes - sobre sua atuação mercantil no comércio marítimo. A conciliação destes procedimentos objetiva a produção de um quadro geral das atividades comerciais do negociante.

Os circuitos mercantis, as consignações e por conseguinte a rede socioeconômica de João Pinto Lemos serão analisados a partir da movimentação portuária relacionada a sua atuação no comércio de importação e exportação para a Província de Pernambuco. A primeira evidência da atividade comercial de Pinto de Lemos data de 1829, quando consignou para Pernambuco o brigue português *Ligeiro*, que trazia de Lisboa para o Recife “vinhos e demais gêneros”²⁷⁹. Todavia, os registros das embarcações aportadas e desembarcadas do porto do Recife só passam a ser publicados com maior assiduidade a partir da década de 1830, quando as notícias sobre a atividade portuária e alfandegária da cidade ganham espaço no periódico *Diario de*

²⁷⁷ 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.

²⁷⁸ GRENDI, Edoardo. Microanálise e história social. In: OLIVEIRA, Mônica R. de; CARVALHO, Carla Maria de. (org.). **Exercícios de micro história**, Rio de Janeiro, Editora FGV, 2009, p. 27.

²⁷⁹ CRL/UFLAC, Diario de Pernambuco. *Coluna Notícias Marítimas*, 18/03/1829, nº 62.

Pernambuco, em sua coluna *Movimento do Porto*.²⁸⁰ Eventualmente eram publicados os manifestos das cargas embarcadas e desembarcadas, nesse mesmo jornal.

Assim, foram levantados os registros da atuação de João Pinto de Lemos no comércio marítimo a partir da coleta de informações sobre as embarcações por ele consignadas, entre os anos de 1836-52. O total das embarcações consignadas pelo negociante perfez 245 registros, sendo 188 de entradas referentes ao comércio de importação e 57 de saídas de produtos exportados do porto do Recife. Ao longo da pesquisa documental, só foram encontrados os manifestos de cargas para 10 viagens marítimas consignadas pelo negociante, todas referentes à importação de produtos para a província. É importante salientar ainda que, a menor quantidade encontrada dos registros de saídas das embarcações refere-se ao fato de que muitas vezes não havia menção ao nome do responsável pelas cargas exportadas nos registros publicados nos jornais. Assim, estima-se que a quantidade total de embarcações empregadas no comércio exterior de exportação seja superior aos quantitativos aqui apresentados sobre a atuação de Pinto de Lemos como exportador.

Ao longo do período no qual foi levantada sua movimentação no comércio marítimo, os empreendimentos do negociante operavam sob o nome da firma social *João Pinto de Lemos & Filho*. Esta empresa teria sido formalizada em 1841, ano em que o filho primogênito de Pinto de Lemos, João Pinto de Lemos Júnior, estabeleceu sociedade com o pai.²⁸¹ A empresa, uma das mais atuantes no comércio marítimo pernambucano naquele período, foi ainda proprietária de um armazém de recolher, que deveria servir de local para o armazenamento das cargas importadas e exportadas pela firma. O dito armazém esteve localizado na zona portuária do Recife, na chamada rua do Torres.²⁸² Outras firmas e negociantes de origem lusitana, como Amorim & Irmãos, José Antônio Bastos e Francisco Mamede de Almeida Junior, possuíram armazéns nessa mesma rua.²⁸³

²⁸⁰ No periódico *Diário de Pernambuco*, a coluna *Movimento do Porto* trazia informações sobre as entradas e saídas de navios no porto do Recife. Por meio dela, eram anunciadas informações a respeito das embarcações, tais como: origem/destino, dias de viagem, bandeira, nome da embarcação, nome do capitão, natureza da carga, equipagem e consignatário.

²⁸¹ O estabelecimento da referida sociedade foi noticiado na imprensa local. Lê-se em um jornal que “João Pinto de Lemos faz público que tem associado em sua casa comercial seu filho João Pinto de Lemos Júnior, ficando a mesma de hoje em diante girando debaixo da firma de João Pinto de Lemos & Filho”. Cf. *Diário de Pernambuco*. 02/01/1841, n° 1. *Coluna Avisos Diversos*, p.4.

²⁸² APEJE, *Folhinha de Algibeira* ou *Diário Eclesiástico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*. Recife: Tipografia M.F. de Faria, 1852, p. 326.

²⁸³ *Idem*.

No que se refere aos produtos exportados pelo negociante, a maioria das embarcações levava açúcar e algodão. De acordo com o quadro 8, entre os anos 1836-52, o negociante João Pinto de Lemos enviou cerca de 57 embarcações, empregadas no comércio exterior de exportação, para portos nacionais e estrangeiros.

Quadro 8 - Mapa geral das exportações de João Pinto de Lemos, 1844-1852 (em viagens)

ORIGEM	1839	1840	1842	1843	1845	1846	1847	1848	1849	TOTAIS
ARACATY						1				1
BAHIA							1			1
BARCELONA		2	3	6		2		2	4	19
GÊNOVA	2			1	1	4	2	2	1	13
GIBRALTAR					1					1
HAVANA	1				3	1			1	6
MALAGA							1			1
MONTEVIDEU				1						1
PARAÍBA							2			2
PORTO RICO	2	1			3					6
PORTOS DO SUL						2				2
RIO DE JANEIRO					1			3		4
TOTAL	5	3	3	8	9	10	6	7	6	57

Fonte: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, *Movimento do Porto*, 1839, 1840, 1842, 1843, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849

Como mostra o quadro 8, as cargas enviadas pelo negociante para portos nacionais, ou seja, referentes ao comércio interprovincial, constituíram o menor quantitativo, perfazendo 10 embarcações. Aracati (CE), Bahia, Paraíba, Portos do Sul e Rio de Janeiro foram os destinos das referidas viagens. Quanto a natureza das cargas embarcadas para estes portos, algumas informações são imprecisas. Para os portos de Aracati e Paraíba, as cargas exportadas receberam a denominação vaga de ‘vários gêneros’.²⁸⁴ Já no caso das localidades Bahia, Portos do Sul e Rio de Janeiro - o porto mais incidente -, os manifestos das embarcações indicam a nomenclatura “a mesma que trouxe” em relação a natureza da carga transportada. Suas cargas seriam provenientes de embarcações entradas no porto do Recife, posteriormente destinadas à distribuição para outras localidades. No quadro 9, está representada a incidência de nacionalidade das embarcações consignadas no período. Nele verificamos que entre as nacionalidades

²⁸⁴ CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, Coluna *Movimento do Porto*: 1846/09/19; 1847/02/08; 1847/06/21.

mais incidentes - das embarcações transportadas no comércio interprovincial pelo negociante – teve destaque a espanhola.

Quadro 9– Nacionalidade das embarcações consignadas para o comércio de exportação por João Pinto de Lemos, entre nos anos 1839-40, 1842-43, 1845-49.

ANOS	BRASILEIRA	ESPAÑHOLA	SARDA	TOTAL
1839	-	3	2	5
1840	-	3	-	3
1842	-	3	-	3
1843	-	7	1	8
1845	-	6	3	9
1846	1	5	4	10
1847	1	2	3	6
1848	-	5	2	7
1849	-	5	1	6
TOTAL	2	39	16	57

Fonte: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, *Movimento do Porto*, 1839, 1840, 1842, 1843, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849

As embarcações de Pinto de Lemos destinadas à América Latina representam 22% do total estimado de consignações para esta região, como se verifica no quadro 8. Entre os destinos que aparecem para as cargas, destacam-se os portos de Havana e Porto Rico - cada qual com pelo menos 6 embarcações -, além de Montevideú. A nacionalidade predominante destas embarcações foi a espanhola. Estes entrepostos receberam como carga algodão e couro, exportados do porto pernambucano por João Pinto de Lemos. Devemos mencionar que, os navios saídos do Recife, com destino aos portos de Havana e Porto Rico, haviam entrado em Pernambuco trazendo *carne*s dos portos de Buenos Aires e Rio Grande.²⁸⁵

A conexão entre os portos de Havana e Buenos Aires, com escalas no Brasil, foi percebida por Alan Ribeiro (2014), o qual afirmou ter sido o Rio de Janeiro, “uma espécie de entreposto para o comércio de carnes desde Montevideú ou Buenos Aires, até Havana (e outras localidades)”.²⁸⁶ Alguns autores destacaram que a carne seca esteve

²⁸⁵ Conforme discutiremos a seguir, a carne foi um dos principais gêneros importados por João Pinto de Lemos. Cf. Quadro 14, p. 94

²⁸⁶ RIBEIRO, Alan dos S. **A firma Maxwell, Wright & Co. no Comércio do Império do Brasil** (c. 1827 – c. 1850), Niterói, Dissertação (Mestrado em História): UFF/PPGH, 2014, p. 97

entre os principais gêneros alimentícios presentes na dieta dos escravos cubanos.²⁸⁷ Destarte, o comércio marítimo, por meio de seus circuitos mercantis, estava submetido à lógica da produção escravista do século XIX, e vice-versa.²⁸⁸ Assim, a vigorosa produção açucareira cubana, alicerçada na mão de obra cativa, interligava-se à produção de charque e de outros produtos, em diferentes espaços da economia atlântica oitocentista.

Há evidências de que o Recife pode ter sido também um entreposto para circuito mercantil que levava carne da América do Sul para a América Central. A embarcação espanhola *Pronto* aportou em Pernambuco trazendo carne de Buenos Aires e, posteriormente, deixou o porto do Recife declarando levar este mesmo produto para Havana, em 1849.²⁸⁹ O mesmo aconteceu com a embarcação espanhola *Esperança*, em 1850.²⁹⁰ Outro circuito mercantil, no qual se inseriu o negociante João Pinto de Lemos, fornecia algodão pernambucano para os portos de Havana e Porto Rico, em embarcações que haviam ancorado no Recife trazendo *vinho* do porto de Málaga.²⁹¹ Isso ocorreu, por exemplo, com o navio espanhol *Ardilla*, em 1840²⁹² e 1845²⁹³, além da embarcação *Adriano*, também no ano de 1845.²⁹⁴

²⁸⁷ Sobre a importância da carne seca para a dinâmica das trocas comerciais no Atlântico Oitocentista, conferir os trabalhos de: SLUYTER, Andrew. “The Hispanic Atlantic’s tasajo trail”. In: **Latin American Research Review**, vol. 45, nº.1. 2010. Ver também: 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. PPGHIS; RIBEIRO, op. cit.

²⁸⁸ Diante da concordância de alguns historiadores, o século XIX, usualmente tomado como o século da emancipação da mão de obra escrava, foi também o período no qual se verificou o apogeu da escravidão no Novo Mundo, tanto do ponto de vista do número de escravos comercializados, como pelo valor obtido com a exploração do trabalho deles. Cf. TOMICH, Dale. **Through the Prism of Slavery: Labor, Capital, and World Economy**. Boulder, Co: Rowman & Littlefield, 2004; MARQUESE, Rafael de B.; PARRON, Tâmis Peixoto. Internacional escravista: a política da Segunda Escravidão. **TOPOI**, v. 12, n. 23, jul-dez. 2011, p. 97-117.

²⁸⁹ Sobre a entrada da embarcação *Pronto*, cf: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 20/11/1849, nº 260, p.3. Já para sua partida, cf. CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 22/11/1849, nº 262, p. 3.

²⁹⁰ Sobre a entrada da embarcação *Esperança*, cf: ACP, Livro de Registro das entradas de embarcações no Porto do Recife, 15/04/1850, p. 78v. Já para sua partida, cf. CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 18/04/1850, nº 93, p. 2.

²⁹¹ Como se verá mais adiante, o principal produto de importação consignado por João Pinto de Lemos foi o vinho, majoritariamente, espanhol.

²⁹² Sobre a entrada do navio *Ardilla* no Recife, declarou como carga “vinho e mais gêneros”. (Cf. Diário de Pernambuco, 07/07/1840, nº 146, p. 2). Em sua partida, declarava levar algodão para os portos de Havana e Porto Rico. (Cf. Diário de Pernambuco, 14/08/1840, nº 168, p.2). O mesmo aconteceu com a referida embarcação em 1845. (Cf. Diário de Pernambuco, 24/05/1845, nº113, p. 2; 10/06/1845, nº 126, p.2.)

²⁹³ Sobre as entradas das embarcações Adriano, cf.: Diário de Pernambuco, 15/04/1845, nº 85, p. 3. Sua saída do porto do Recife foi declarada em: Diário de Pernambuco, 05/05/1845, nº 98, p.2.

²⁹⁴

Contudo, as exportações de João Pinto de Lemos que apresentaram os maiores quantitativos foram aquelas destinadas ao mercado europeu, principalmente aos portos de Barcelona e Gênova. Como se verá mais adiante, também foram as importações do negociante no comércio exterior mais incidentes para estes mesmos portos. A importância do mercado europeu para as trocas mercantis realizadas em Pernambuco foi abordada no tópico anterior, no qual foi mostrada a proeminência de alguns entrepostos europeus para a dinâmica do comércio marítimo em Pernambuco.²⁹⁵

Conforme está apresentado no quadro 8, suas embarcações consignadas ao mercado europeu representam o somatório de trinta e quatro, do total estimado de cinquenta e sete. Quanto os principais produtos remetidos à Europa, destacam-se algodão e açúcar. O primeiro produto constou no manifesto de dezoito embarcações.²⁹⁶ Já o segundo foi declarado como carga de quatorze viagens.²⁹⁷ Outros produtos como couro e fumo apareceram entre os principais produtos exportados.²⁹⁸

De acordo com o quadro 9 as embarcações transportadas por Pinto de Lemos no comércio exportação apresentaram, em sua maioria, bandeiras espanholas ou sardas. Vale destacar que as embarcações sardas e espanholas apresentaram um quantitativo significativo no tocante à nacionalidade das embarcações empregadas no comércio exterior em Pernambuco. Conforme destacamos anteriormente, as embarcações da Sardenha ocuparam o quinto lugar entre as nacionalidades mais incidentes no comércio exterior pernambucano de exportação, e o terceiro lugar nas importações.²⁹⁹ No caso das embarcações de nacionalidade espanhola, elas corresponderam ao sexto lugar entre as nacionalidades mais incidentes, tanto no comércio exterior de exportação quanto no de importação.³⁰⁰

Sobre a atuação do negociante no comércio marítimo de importação, vale destacar que este foi talvez o ramo no qual mais se concentraram suas atividades mercantis. Tal assertiva se confirma pela verificação do quantitativo demonstrado no

²⁹⁵ No que se refere ao comércio exterior de exportação, Grã-Bretanha, Estados Unidos e França foram os principais mercados fornecedores de produtos para Pernambuco, entre os anos de 1842-45. Cf.: Tabela 2.

²⁹⁶ CRL/UFLAC, *Diário de Pernambuco*, Coluna *Movimento do Porto*: 1839/09/09; 1840/06/27; 1840/09/14; 1842/12/05; 1843/10/04; 1843/10/23; 1845/04/30; 1845/05/02; 1845/05/05; 1845/06/10; 1845/06/25; 1845/09/24; 1846/04/07; 1846/12/21; 1848/02/21; 1849/09/10; 1849/09/17; 1849/11/06.

²⁹⁷ CRL/UFLAC, *Diário de Pernambuco*, Coluna *Movimento do Porto*: 1842/12/10; 1843/02/03; 1843/02/20; 1843/05/17; 1845/05/05; 1845/06/20; 1846/01/15; 1846/02/09; 1846/03/17; 1846/03/17; 1847/01/29; 1847/02/17; 1847/05/08; 1848/03/21 e 1849/06/08.

²⁹⁸ CRL/UFLAC, *Diário de Pernambuco*, Coluna *Movimento do Porto*: 1849/07/12; 1848/01/10.

²⁹⁹ Cf.: Quadro 5 e 6, p. 76-77.

³⁰⁰ *Idem*

quadro 10, onde estão representados os totais das embarcações consignadas por João Pinto de Lemos, entradas no porto do Recife, entre os anos de 1836-1852. Ainda em referência ao quadro 10, percebe-se que as importações realizadas pelo negociante foram provenientes de diferentes portos, somando 29 localidades distintas. Os locais mais incidentes declarados como origem destas viagens foram, respectivamente: Barcelona, com 36 entradas; Málaga, 33 entradas; Gênova, 26 entradas; Rio de Janeiro, 23 entradas e Montevideú, 11 entradas. Estes números demonstram que o negociante concentrou suas atividades mercantis, de forma mais acentuadas, no comércio exterior de importação, uma vez que as origens portuárias internacionais são mais recorrentes do que aquelas relativas ao comércio interprovincial. Pode-se observar também que dos 188 registros de embarcações consignadas a Pinto de Lemos, 148 registros referem-se a entradas oriundas de portos estrangeiros, contra 40 registros de embarcações provenientes de portos brasileiros.

Quadro 10 - Mapa geral das importações de João Pinto de Lemos, 1836-1852 (em viagens)

ORIGEM	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	TOTAIS
ANGOLA										1								1
ARACATY											3							3
BAHIA							1		2	1	2			1	1	1		9
BARCELONA	1	2	2	1	2	2	1	2	5		1	2	3		6	2	4	36
BUENOS AIRES										1				2	3		3	9
GÊNOVA	2		2	1	3	1			3	2	2	3	3	3	1			26
GORÉE (SENEGAL)												1						1
GIBRALTAR		1																1
LIMA			1															1
LISBOA	1		2															3
LONDRES							1											1
MALAGA	1	3	1	3	2		2	4	2	1	4	2	1	1	3	1	2	33
MARSELHA	2		5												1			8
MONTEVIDEU		1		1		2	1	2		1	1				2			11
NANTES												1						1
NEW CASTEL								1										1
NEW ORLEANS					2													2
NICE									1									1
PARAÍBA											1	2						3
RIO GRANDE											1							1
RICHMOND						1				1								2
RIO DE JANEIRO		1		4	2			3	1		1			2	1	2	6	23
SALEM					1													1
SANTOS										1								1
SAVONA			1															1
TENERIFE				1	1	1				1	1	1						6
TERRA NOVA							1											1
TRIESTE				1														1
VENDRES													1					1
TOTAL	7	8	14	12	11	9	8	12	14	13	17	12	8	9	18	6	10	188

Fonte: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, *Movimento do Porto*, 1836-1842; ACP, Livro de Registros das entradas de embarcações no Porto do Recife, 1843.

A natureza dos produtos importados pelo negociante João Pinto de Lemos se mostrou variada, compreendendo, em maior número, gêneros alimentícios e bebidas espirituosas. Outros produtos de incidência mais reduzida foram: munição, tecidos e até mesmo escravos. Também foi encontrada quantidade expressiva de registros de embarcações consignadas, nos quais o tipo de produto importado não pode ser determinado pela documentação pesquisada.

As embarcações destinadas à importação de gêneros alimentícios contabilizaram um total de 36 registros de entradas. Entre as mercadorias desta natureza que se mostraram mais incidentes no quantitativo das importações de Pinto de Lemos, podemos destacar: *azeite de oliva*, *carne* e *farinha de trigo*.

O produto *azeite de oliva*, na maioria das ocorrências, foi importado dos portos de Barcelona, Gênova, Málaga, Marselha e Tenerife. É importante mencionar que, durante o século XIX, Espanha, Portugal, Itália, França e Grécia foram os principais centros exportadores de azeite de oliva na Europa.³⁰¹ Conforme as informações do quadro 11, a importação deste gênero, promovida por João Pinto de Lemos, privilegiou os centros de exportação espanhóis. Se somadas as entradas de embarcações oriundas dos portos espanhóis de Barcelona, Málaga e Tenerife³⁰², contabilizam 9 dos 17 registros de importações de azeite de oliva.

Quadro 11 - Importações de azeite de oliva de João Pinto de Lemos (em número de viagens)

PORTOS	1836	1838	1841	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	TOTAL
BARCELONA	1								1		2
GÊNOVA		2	1			1		1		1	6
MÁLAGA				1			1	1	1	1	5
MARSELHA		1			1						2
TENERIFE						1		1			2
TOTAL	1	3	1	1	1	2	1	3	2	2	17

Fonte: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, *Movimento do Porto*, 1836, 1838, 1841, 1845-1849.

Vale destacar que o cultivo de oliveiras e os processos de elaboração de azeite de oliva tem profundas raízes na história da Espanha. Além disso, para Silberstein (2000), o crescimento do consumo de produtos alimentícios como azeite - gênero característico

³⁰¹ SERRÃO, Joel; MARQUES, Antônio H. R. de O; JORGE, Vitor O. **Nova história de Portugal: da Monarquia para a República**, Lisboa: Editora Presença, 1987.

³⁰² Tenerife é a maior ilha do arquipélago das Canárias, pertencente à Espanha. Cf. DUGOUR, José D. **Apuntes para la Historia de Santa Cruz de Tenerife**: desde su fundacion hasta nuestros tempos. Valladolid: Editorial Maxtor, 2001.

da dieta de alguns dos principais grupos migratórios entrados nas Américas (espanhóis, italianos e portugueses) –, o qual não contava com sucedâneos locais, impulsionou a importação deste gênero para os mercados americanos no século XIX.³⁰³

Entre as origens das importações de farinha de trigo, consignadas por João Pinto de Lemos, observamos no quadro 12 que os principais mercados fornecedores deste gênero foram: Richmond³⁰⁴, New Orleans, Marselha e Trieste. Embora a importação deste produto apresente um total pouco representativo, dentro das importações do negociante, tal ocorrência pode evidenciar que o mesmo esteve inserido na rede de distribuição do produto. É importante mencionar que para Alan Ribeiro (2013), o Brasil se tornou o principal mercado consumidor para a produção norte-americana de farinha de trigo, durante a década de 1830. Além disso, este autor salientou a importância da empresa norte-americana *Maxwell, Wright & Co* na rede de distribuição de farinha de trigo para o mercado brasileiro, afirmando que muitas das embarcações da referida empresa passavam pelos portos de Salvador e Recife, antes de chegarem ao Rio de Janeiro, certamente vendendo a farinha de trigo norte-americana.³⁰⁵

Quadro 12 - Importações de farinha de João Pinto de Lemos (em número de viagens)

PORTOS	1838	1839	1841	1845	TOTAL
MARSELHA	2		1		3
NEW ORLEANS			2		2
RICHMOND			1	1	2
TRIESTE		1			1
TOTAL	2	1	4	1	8

Fonte: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, *Movimento do Porto*: 1838-39, 1841, 1845.

No que se refere aos principais mercados nos quais o negociante João Pinto de Lemos importou *carne* para Pernambuco, podemos destacar os portos de Montevideú, Buenos Aires e Rio Grande do Sul como as mais incidentes origens. Conforme percebemos no quadro 13, as importações de carne do negociante provieram, em sua

³⁰³ SILBERSTEIN, Carina F. de. A imigração espanhola na Argentina (1880-1930). In: FAUSTO, Boris (org.). **Fazer a América**, São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2000, p. 93-127.

³⁰⁴ Fundada em 1729, Baltimore é uma das 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

³⁰⁵ RIBEIRO, op. cit., p. 103 e 152.

maioria, da Argentina e do Uruguai. Como já salientamos anteriormente, parte das cargas de carne importadas por Pinto de Lemos, posteriormente seguiram exportadas para os mercados de Havana e Porto Rico. Os negócios de João Pinto de Lemos no comércio de carne estiveram inseridos no circuito Havana-Buenos Aires-Montevidéu, no qual a participação deste produto foi significativa. Entretanto, percebe-se também que parte das importações de carne realizadas pelo negociante visavam atender a demanda interna que existia para o gênero alimentício. Consoante à discussão de Marcondes (2005), no mercado consumidor pernambucano, a carne foi um dos gêneros de maior demanda, sendo Pernambuco a província que mais importou carne nos anos 1872-73.³⁰⁶

Quadro 13 - Importações de carne de João Pinto de Lemos (em número de viagens)

PORTOS	1837	1839	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1849	1850	1852	TOTAL
MONTEVIDEU	1	1	2	1	1							6
BUENOS AIRES							1		2	2	3	8
RIO GRANDE DO SUL						1		1				2
TOTAL	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	3	16

Fonte: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, *Movimento do Porto*, 1837, 1839, 1841-46, 1849, 1850, 1852.

Kátia Matoso percebeu algo semelhante para a Bahia oitocentista. Segundo a autora, algumas das maiores fortunas dos negociantes locais concentravam-se na redistribuição de mercadorias importadas que abasteciam todo o comércio varejista da província. A carne e a farinha seriam produtos de constante demanda pela população de Salvador naquele período.³⁰⁷ Bruno Câmara destacou que, em Pernambuco, durante o século XIX, boa parte das firmas portuguesas monopolizavam a importação de carne-seca.³⁰⁸

Sobre a atuação de João Pinto de Lemos no comércio de importação, podemos afirmar que entre os 188 registros coletados de embarcações empregadas neste ramo do comércio exterior, pelo menos 53 declararam *vinho* como carga importada. Percebe-se como foi significativo o quantitativo das embarcações entradas que declararam a

³⁰⁶ MARCONDES, op. cit., p. 112.

³⁰⁷ MATTOSO, op. cit., p. 493.

³⁰⁸ CÂMARA, op. cit., p. 230.

mercadoria *vinho* como gênero importado. Os principais portos de origem deste produto foram Barcelona e Málaga. De acordo com os dados do quadro 14, as embarcações originárias destes dois portos perfizeram cerca de 79% do total das importações de vinho realizada por Pinto de Lemos, entre os anos de 1836-52. Além disso, entre todos os produtos importados pelo negociante no período averiguado, o *vinho* foi o mais incidente, uma vez que em todos os anos, no mínimo uma embarcação manifestando carga de *vinhos*, foi consignada pelo negociante.

Quadro 14 - Importações de vinho de João Pinto de Lemos (em número de viagens)

ANOS	BARCELONA	GÊNOVA	LISBOA	MÁLAGA	MARSELHA	TENERIFE	TOTAL
1836					2		2
1837	1						1
1838	1		1	1	2		5
1839	1			3			4
1840	1			1		1	3
1841	1					1	2
1842	2						2
1843	2			2			4
1844	3			2			5
1845	1	2		1			4
1846	1	1		4			6
1847	1			2		1	4
1848	2			1			3
1849				1			1
1850	3						3
1851	2			1			3
1852	1						1
TOTAL	23	3	1	19	4	3	53

Fonte: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, *Movimento do Porto*, 1836 – 1852.

No mercado brasileiro, o *vinho* foi um produto de destaque na pauta dos líquidos e bebidas espirituosas consumidos nos países. Para termos uma ideia, entre os percentuais totais dos valores arrecadados pelos direitos pagos por líquidos despchados para consumo no Brasil, entre os anos de 1841-45, o produto vinho correspondeu, em média, a mais de 75% dos totais de todos os produtos, como verificamos no quadro 15. Como podemos perceber no referido quadro, os direitos arrecadados pelo gênero *vinho* foram superiores a soma de todos os demais produtos, em sesu somatórios anuais.

Quadro 15 – Termo médio dos direitos pagos pelos líquidos despachados para consumo no Brasil, 1841-45 (porcentagem).

Produtos	1841-42	1842-43	1843-44	1844-45
Aguardente	9,1	5,6	2,1	3,4
Azeite doce	4,1	7,3	5,7	4,2
Azeite vegetal para luz	0,5	1,2	1	0,7
Dito de peixe	4,2	6	2,7	3,2
Cerveja	5,7	6,1	6,7	5,7
Genebra	2,3	2,3	2,4	2,1
Licores	0,1	0,3	0,3	0,4
Vinagre	1,3	1,1	0,9	1,2
Vinhos	71,5	69,5	78,2	79
Outros	1,2	0,6	-	0,2
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: CRL. Brazilian Government Documents/Ministerial Reports: Fazenda (1845), p. N32

Sobre as importações de líquidos no Brasil oitocentista, Marcondes (2005) afirmou que no período 1867-1875, as bebidas espirituosas representaram cerca de 8% do total importado pelo Brasil neste período.³⁰⁹ É importante ressaltar que no mercado brasileiro, até meados da década de 1820, o vinho importado de Portugal, e principalmente o vinho do Porto, era o mais incidente.³¹⁰ Entretanto, nesse mesmo período, como destacou Carla Ferreira (2010) o setor produtivo do vinho do Porto atravessou uma crise comercial, com uma redução de 20% no volume das exportações -

³⁰⁹ MARCONDES, op. cit., p. 28.

³¹⁰ O papel importante que o vinho do Porto desempenhou na balança comercial portuguesa, desde o século XVII, acentuou-se principalmente no século XVIII, quando se torna o setor mais dinâmico da economia interna lusitana, sendo conjuntamente com o algodão e o açúcar brasileiros, um dos três principais artigos do comércio português e o primeiro do comércio metropolitano. Grã-Bretanha e Brasil foram, respectivamente, seus maiores mercados consumidores. Cf. MARTINS, Conceição Andrade. Os ciclos do vinho do Porto: ensaio de periodização. *Análise Social*, vo. XXIV, (100), 1988 (1º), 391-429; LOPES, Teresa da Silva. *Os mercados do vinho do Porto*. In: PEREIRA, Gaspar Martins (coord.) **O Vinho do Porto**, Porto: IVDP, 2003, p. 125-155. FERREIRA, Carla Maria S. **O Alto Douro entre o livre-cambismo e o protecionismo: a Questão Duriense na economia nacional**, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de Doutoramento em História, 2010.

devido à redução das importações inglesas e brasileiras -, consequência das restrições importadas, principalmente, à Companhia do Alto Douro, e à concorrência dos vinhos franceses e espanhóis no mercado brasileiro.³¹¹

Como se verifica no quadro 16, já no início da década de 1840, Portugal recuperou a posição que ocupava como o maior importador de vinhos para o mercado brasileiro, com o subsequente aumento dos percentuais totais relativos ao valor monetário do termo médio dos direitos pagos pelos vinhos lusitanos no Brasil. Entretanto, os percentuais demonstrados pelo termo médio dos direitos pagos pelos vinhos franceses e espanhóis continuaram expressivos, em uma tendência crescente até o período 1844-45.

Quadro 16 - Termo médio dos direitos pagos pelos principais países exportadores de vinhos despachados para consumo no Brasil, 1841-44 (porcentagem).

PAISES	1841-42	1842-43	1843-44	1844-45
França	32,5	35,8	33,5	20
Espanha	16,3	22,7	21	14,5
Portugal	39,8	35,9	44	62,7
Sicília	10,3	4,8	1	2,2
Outros	1,1	0,8	0,5	0,6
TOTAIS	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: CRL. Brazilian Government Documents/Ministerial Reports: Fazenda (1845), p. N32

A redução das importações de vinho do Porto nos mercados ingleses e brasileiros, acentuou-se ao longo da segunda metade do século XIX, quando este produto “viu sua posição ser ocupada pelos vinhos espanhóis e franceses”.³¹² Uma das possíveis questões a serem levantadas sobre a ascensão das importações dos vinhos espanhóis no mercado brasileiro, refere-se ao fato de que o produto espanhol apresentava um valor de mercado menor, sendo o vinho espanhol mais barato e mais facilmente reexportado por seus importadores.³¹³ A variação dos preços dos vinhos

³¹¹ FERREIRA, op. cit., p.28.

³¹² Ibidem, p. 36.

³¹³ O baixo valor do vinho espanhol no mercado internacional, em relação a maioria dos vinhos exportados por Portugal, tem relação, inclusive, com o consumo dos mesmos, já que “os vinhos portugueses destinavam-se ao consumo das classes sociais mais elevadas”. Cf. MARTINS, op. cit., p. 399

importados pela praça comercial do Recife, e a relativa diferenças entre os valores dos vinhos espanhóis e portugueses é demonstrada no Quadro 17.

Quadro 17 - Valor da pipa de vinho importada em Pernambuco e suas origens (1843)

ORIGEM DO VINHO	VALOR DA PIPA EM MIL RÉIS
Portugal	98\$000 a 100\$000
Portugal (tipo superior)	145\$000 a 160\$000
Espanha	84\$000 a 87\$500
Portos Mediterrâneos	81\$000 a 84\$000

Fonte: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco: 19/04/1843, n. 86, p.3; 07/06/1843, n. 123, p.3; 12/09/1843, n. 189, p. 3

Ainda sobre os *vinhos*³¹⁴ e outras bebidas espirituosas, é importante mencionar que estes produtos foram direcionados também para o comércio negreiro. José Capela destacou que durante boa parte do século XVIII, ocorreram volumosas exportações de vinho da Europa para a África, produto chamado pelos europeus de “vinho para o preto”, pois, esta bebida era usada, pelos traficantes de escravos e aprisionadores que atuavam como continente africano, para a aquisição de escravos junto as lideranças locais.³¹⁵

A respeito das embarcações consignadas por João Pinto de Lemos, verificamos que em algumas vezes, a natureza da carga não foi explicitada, aparecendo declarado no manifesto das embarcações os termos: “vários gêneros”, “diversos gêneros”, “diferentes gêneros” e “gêneros do país”. Esse tipo de ocorrência totalizou 35 registros de embarcações entradas. Outra situação bastante comum encontrada na análise dos registros das importações de Pinto de Lemos, foi a denominação “em lastro”, ou “lastro”, verificada em 53 registros de embarcações consignadas ao negociante. Para as embarcações em lastro, como visualizamos no quadro 18 as maiores incidências entre os portos de origem foram Gênova e Rio de Janeiro. Além disso, verificamos que o maior quantitativo de embarcações *em lastro*, encontradas em um único ano, ocorreu em 1850. Entretanto, queremos destacar agora as entradas em lastro de duas embarcações

³¹⁴ O vinho de Portugal era principalmente o vinho do Porto. A respeito desse produto e o mercado brasileiro cf. MARTINS, Conceição Andrade. Os ciclos do vinho do Porto: ensaio de periodização. *Análise Social*, vo. XXIV, (100), 1988 (1º), 391-429..Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223029880D6sIF9kt5Zy48XP0.pdf>

³¹⁵ CAPELA, José. *O Vinho para o Preto. Notas e textos sobre a exportação do vinho para a África*. Porto: Centro de Estudos Africanos do Porto, 2009 (ebook). Disponível em : <http://www.africanos.eu/ceaup/uploads/EB018.pdf>

consignadas a João Pinto de Lemos, brigue sardo *Dario* vindo Angola (1845)³¹⁶ e o patacho espanhol *Calúnia* originário de Gorée (1847)³¹⁷.

Quadro 18 – Importação de João Pinto de Lemos com carga declarada “em lastro” e seus portos de origem, 1837-1840; 1842-45; 1847-52.

ANOS	Angola	Bahia	Barcelona	Buenos Aires	Gênova	Gorée	Montevidéu	Rio de Janeiro	Total
1837								1	1
1838					1				1
1839								4	4
1840			1					1	2
1842		1							1
1843							1	2	3
1844			1		3			1	5
1845	1	1					2		4
1847					2	1			3
1848			1		2				3
1849		1			2			2	5
1850		1	4	1	1		2	1	10
1851								2	2
1852								3	3
Total	1	4	7	1	11	1	5	17	47

CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, *Movimento do Porto*: 1837-1840, 1841-1852.

Como ressaltou Marcus Carvalho (2014), o estudo do comércio de escravos no pós-1831 é tarefa árdua, uma vez que o historiador depara-se com “histórias mal contadas, com omissões, com os segredos dos que participaram, compactuaram e se beneficiaram com este comércio”.³¹⁸ A participação eventual de um negociante na compra e venda de escravos não fazia deste propriamente um traficante negreiro.³¹⁹ Assim, como ilustra a atuação mercantil do negociante João Pinto de Lemos, que participou da comercialização de vários produtos, nenhum comerciante de escravos foi especializado unicamente naquele ramo, até porque se tratava de um comércio extremamente dinâmico, fazendo com que eles negociassem com uma série de outros

³¹⁶ CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 16/12/1845, n° 281, p. 2.

³¹⁷ CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 06/09/1847, n° 200, p. 2

³¹⁸ CARVALHO, op. cit., 2014, p.778.

³¹⁹ Os estudos sobre o financiamento do comércio de escravos em Pernambuco, realizado por Albuquerque, Versiani e Vergolino, nos oferecem uma listagem do que estes historiadores chamaram de *comerciantes de escravos eventuais e habituais*. Cf.: ALBUQUERQUE; VERSIANI; VERGOLINO, op. cit., p.12.

artigos. Entretanto, os indícios que coletamos sobre a atuação de João Pinto de Lemos no comércio atlântico de escravos colocam em questionamento a afirmação de Bruno Câmara (2012) de que o negociante “João Pinto de Lemos nunca teve seu nome envolvido com o comércio negreiro”.³²⁰

No caso da atuação de João Pinto de Lemos no comércio de escravos, a primeira evidência documental que temos foi encontrada no ano de 1833, quando este negociante anunciou no jornal *Diário de Pernambuco* a venda de escravos para fora da província.³²¹ Além disso, conforme nos referimos acima, duas embarcações oriundas dos portos africanos de Angola e Gorée teriam desembarcado, em Pernambuco, escravos consignados ao negociante, na década de 1840.

A entrada do brigue sardo *Dario* no porto do Recife, oriundo de Angola em 1845, foi noticiada no jornal *Diário de Pernambuco*, no qual mencionava-se que esta embarcação teria levado cerca de vinte dias no traslado entre a África e o Brasil trazendo como carga apenas *lastro*. Carvalho (2014) reforçou o argumento de que um dos indícios mais contundentes de que uma embarcação era empregada no comércio escravo, além da presença de grilhões, correntes e escotilhas gradeadas, tratava-se do excesso de pipas ou barricas de água doce, ou preenchidas com água do mar, a pretexto de indicar como carga da embarcação “lastro de aguada”.³²² Além disso, há outros indícios que nos levam a pensar que o brigue *Dario* esteve empregado no comércio negreiro.

No que se refere à nacionalidade das embarcações empregadas no comércio de escravos no pós-1831, Pierre Verger (2002) destacou que a utilização de bandeiras da Sardenha em navios negreiros foi um subterfúgio utilizado pelos traficantes para despistar as autoridades da marinha britânica, empregadas na coibição ao tráfico transatlântico de escravos.³²³ Sobre o comércio negreiro no Benin oitocentista Alexandre Vieira (2013) afirmou que grande parte do comércio ilegal entre a África e a Bahia foi realizado em embarcações com bandeiras sardas.³²⁴ É importante mencionar

³²⁰ CÂMARA, op. cit., p. 220.

³²¹ No referido anúncio não havia menção ao número de escravos comercializados. Cf.: CRL/UFLAC. *Diário de Pernambuco, Avisos Diversos*: 1/07/1833 nº 158, p.4.

³²² CARVALHO, op. cit., 2014, p. 778-779.

³²³ VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos**: dos séculos XVII a XIX. Salvador: Corrupio, 2002, p. 478.

³²⁴ Conforme Ribeiro (2013), em virtude do aumento da repressão ao comércio escravos, “os traficantes foram refinando suas ações utilizando certidões que atestavam serem os navios de origem hamburguesa, sueca, russa, dinamarquesa, toscana, napolitana, sarda,” ou seja, nações que não haviam formalizado tratados anti-tráfico com a Grã-Bretanha. Cf.: RIBEIRO, Alexandre V. Conexões mercantis do rei de *Onim* em meados do século XIX. In: RIBEIRO, Alexandre V.; GEBARA, Alexander L. de A. (org.). **Estudos africanos**: múltiplas abordagens. Niterói: Editora da UFF, 2013, p. 429-431.

que o brigue sardo *Dario* consignado a João Pinto de Lemos, trazia como carga declarada “lastro”, em uma embarcação proveniente de Angola, um dos principais portos exportadores de africanos em condição de escravos no século XIX.³²⁵

Ainda sobre o traslado do brigue sardo *Dario*, encontramos o registro da referida viagem no *Slave Trade Voyages Database*, entretanto, tais informações estão incompletas, haja vista que não há menção alguma da passagem do navio por Pernambuco, conforme verificamos no periódico *Diário de Pernambuco*. Na coluna *Movimento do Porto*, foi mencionado que este navio entrou em Pernambuco, com destino à Bahia, no dia 15 de dezembro de 1845, deixando Angola vinte dias antes, em viagem realizada sob a tutela do capitão Giacomo Bonsignore. Este mesmo capitão é mencionado nas informações do *Slave Trade Voyages Database*, todavia não há referência à passagem que a embarcação fez pelo Recife, nas informações do referido banco de dados.³²⁶

Os dados do Slave Trade Database informam que a embarcação, de propriedade de Francisco Bobbio, teria saído do Rio de Janeiro em 9 de outubro de 1845, chegando na África em 20 de outubro e partido deste continente em 23 de novembro do referido ano. Contudo, não é citada a data na qual a viagem foi encerrada, e mesmo se a embarcação ancorou em outros portos, antes de retornar ao Rio de Janeiro, como indicam os dados levantados do periódico *Diário de Pernambuco*. Assim, acreditamos que as informações sobre o traslado da embarcação *Dario* (1845), *Voyage* 900208, possam ser atualizadas no banco de dados do Slave Trade Voyages, a partir das informações aqui expostas.

O patacho espanhol *Calumnia* chegado de Gorée desembarcou no Recife em 11 de setembro de 1847, declarando trazer como carga “lastro e caixas de bicha”.³²⁷ A ilha de Gorée, ou Goréia, localizada no atual Senegal, foi um entreposto comercial importante para o comércio escravo, no qual os portugueses estabeleceram uma feitoria no século XVI, posteriormente administradas pelos governos da Grã-Bretanha e França.³²⁸ Segundo os dados do *Slave Trade Voyages Database*, a natureza da carga da embarcação era outra, cerca de 107 africanos em condição de escravos desembarcados em Pernambuco em porto não identificado.³²⁹ A bandeira espanhola, ou uruguaia, da

³²⁵ Diário de Pernambuco, 16/12/1845, n° 281, p. 2

³²⁶ SLAVE TRADE DATABASE. Voyage 900208, Dario (1845).

³²⁷ CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 06/09/1847, n° 200, p. 2

³²⁸ A proximidade da Senegâmbia tanto da Europa quanto em relação às Américas, fez deste entreposto um importante centro do comércio negreiro. Cf.: OGOT. Bethwell A. **História Geral da África**, V: África do século XVI ao XVIII. Brasília: UNESCO, 2010.

³²⁹ SLAVE TRADE DATABASE. Voyage 4581, Calumnia (1847).

embarcação, indicava que conexões comerciais ligavam-na à Espanha - e suas antigas possessões nas Américas - circuitos mercantis do qual participava o negociante João Pinto de Lemos, ele mesmo assíduo consignatário de embarcações espanholas desembarcadas no porto do Recife, principalmente trazendo vinhos, azeite e carne.

Nos dois casos detectados de embarcações negreiras consignadas ao negociante João Pinto de Lemos, as mesmas foram exitosas em sua empreitada ao conseguirem desembarcar cerca de 270 escravos na província de Pernambuco em plena década de 1840, num período no qual a repressão ao tráfico havia se acirrado.³³⁰ Quais as estratégias utilizadas pelo negociante para conseguir trazer escravos para a província naquele período? Será que existiram outras embarcações consignadas a Pinto de Lemos que também obtiveram sucesso na introdução de escravos em Pernambuco?

São questionamentos para os quais talvez não tenhamos respostas. Entretanto, podemos afirmar que a análise dos circuitos mercantis do negociante João Pinto de Lemos evidencia sua inserção em redes comerciais variadas e heterogêneas - tanto em relação à natureza dos produtos comercializados quanto aos espaços abrangidos - que envolveram interesses econômicos distintos. O fortalecimento destas redes possivelmente serviu de incentivo para que o referido negociante diversificasse ainda mais suas atividades comerciais. Como se verá adiante, no período pós-1850, João Pinto de Lemos passou a integrar instituições econômicas distintas, como bancos e companhias de navegação, num claro movimento de inversão de seus capitais, outrora empregados no comércio marítimo, passariam a circular por outros circuitos econômicos.

2.4 A Associação Comercial de Pernambuco e os interesses mercantis, 1839 – 49

No dia dezoito de junho de 1839 foram dados os primeiros passos concretos para o estabelecimento de uma associação comercial em Pernambuco. Entre os seus fundadores, ao todo, contava-se cerca de vinte e seis pessoas;

José Ramos de Oliveira, João Pinto de Lemos, Bento José Alves, Manoel Alves Guerra, Gaudino Agostinho de Barros, Nuno Maria de Seixas, Joaquim José de Amorim, João Vieira Lima, José Jeronymo Monteiro, E.

³³⁰ De acordo com Carvalho (2009), 1845 a 1848, época do governo liberal em Pernambuco, intensificou-se a partidização da repressão ao tráfico. Apreendiam-se e investigavam-se os casos de desembarques de acordo com os interesses políticos envolvidos. Cf.: CARVALHO. M. J. M. de. **A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias**: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. Tempo [online], Niterói, vol. 14, n°27, 2009, pp.133-149.

*Comber, Jacob Herlich. S. Berry, A. S. Colbert, A. Hibbert, S. Schram, João Matheus, F. Saunders, Duprat, Miguel de O. Fenton, Luttreus, J. M. Gun, H. Christophers, José Lazary, G. T. Snow, Luís Gomes Ferreira & Mansfield.*³³¹

Reunidos no estabelecimento mercantil dos dois últimos negociantes, na praça de Comércio do Recife, o grupo acima destacado foi constituído, majoritariamente, por estrangeiros, muitos lusitanos, ingleses, norte americanos e franceses.

Na ocasião em que se reuniram para firmarem tal compromisso, um dos negociantes, G. T. Snow, negociante norte-americano, tomou a iniciativa de propor que fossem eleitos presidente e secretário na sessão preparatória para a criação da entidade, sendo eleitos, respectivamente, José Ramos de Oliveira e José Jeronymo Monteiro.³³² Além do presidente e secretário, os convenientes escolheram uma diretoria composta por cinco membros, destacados no quadro 19 (p. 92), que ficou encarregada da redação dos estatutos. Assim, a instituição apresentou, desde os primeiros tempos de sua formação, uma organização fortemente hierarquizada, na qual a gestão era resguardada a um grupo restrito de indivíduos – notadamente, os membros de sua diretoria.³³³

Menos de um mês após essa reunião preparatória, isto é, no dia dois de julho de 1839, uma vez que o estatuto havia sido redigido, foi decidido pelos membros da diretoria que o tesoureiro, Gaudino Agostinho de Barros, então nomeado, ficaria incumbido de procurar o local onde devia funcionar a associação.³³⁴ Em seguida, ou seja, a vinte quatro do mesmo mês, foram discutidos e aprovados os estatutos e designou-se o dia 1º de agosto daquele ano para ter lugar a instalação da Associação Comercial de Pernambuco.³³⁵

Na data previamente marcada, numa “casa do Largo do Comércio que foi das Diversas Rendas”,³³⁶ reuniram-se os negociantes para a instalação da Associação Comercial de Pernambuco, a segunda associação comercial organizada no Brasil.³³⁷ Na reunião mencionada, participaram outros negociantes inclusive aqueles que estiveram presentes nas reuniões preparatórias, os quais decidiram promover uma votação para que fossem eleitos os cargos de presidente, vice-presidente, secretário e tesoureiro da instituição.

³³¹ ACP. Livro de Atas, *Ata da sessão preparatória da Associação Comercial de Pernambuco*, 18/06/1839, v.1, f.1.

³³² ACP. Livro de Atas, *Ata da sessão preparatória da Associação Comercial de Pernambuco*, 18/06/1839, v.1, f.1.

³³³ Sobre a hierarquia existente dentro das associações comerciais brasileiras oitocentistas, cf.: RIDINGS, op. cit., p. 44-46.

³³⁴ ACP. Livro de Atas, *Ata da sessão preparatória da Associação Comercial de Pernambuco*, v.1, f.2v.

³³⁵ ACP. Livro de Atas, *Ata da sessão preparatória da Associação Comercial de Pernambuco*, v.1, f. 3

³³⁶ ACP. Livro de Atas (1839-1851), v.1, fl.6

³³⁷ RIDINGS, op. cit., p. 11.

Para Ridings, de modo geral, o conselho de direção das organizações dos grupos de interesse econômico, no Brasil do século XIX, era “ocupado por capitalistas, banqueiros e industriais”.³³⁸ No caso específico dos grupos mercantis representados pelas associações comerciais:

Os líderes das casas de comércio exterior foram a espinha dorsal dos conselhos das associações, dando aos grupos de interesse mercantil a feição de instituições oligárquica. Teoricamente receptivas à maioria dos membros, através de eleições democráticas e outros dispositivos, as organizações estavam, a rigor, guiadas por um pequeno número de seus homens de negócios mais ricos e influentes.³³⁹

Conforme consta nos Quadro 19 e 20, entre os anos de 1839 a 1849, todos os membros da mesa diretora da Associação Comercial de Pernambuco (ACP) eram negociantes de grosso trato. Essa constatação, verificada a partir da observação dos referidos quadros, reforça a assertiva destacada de que “os líderes das casas de comércio exterior foram a espinha dorsal dos conselhos das associações”.³⁴⁰

A força da influência estrangeira nestes espaços ficou demonstrada a partir da verificação das nacionalidades presentes entre os membros das diretorias das mesmas associações.³⁴¹ A maior parte dos membros da diretoria da ACP era composta por indivíduos estrangeiros, ingleses, “alemães”³⁴², norte-americanos e portugueses.³⁴³ No caso dos lusitanos, constatou-se que todos os membros diretores dessa nacionalidade haviam adotado a cidadania brasileira, principalmente no Quadro 20 (p. 93), relativo aos anos de 1846 a 1849, período de forte sentimento antilusitano em todo o país e, principalmente na Província de Pernambuco – palco da *Insurreição Praieira*.³⁴⁴

³³⁸ Ibidem, p. 49, tradução nossa.

³³⁹ Ibidem, p. 30, tradução nossa.

³⁴⁰ Os negociantes de grosso trato operavam ativamente no comércio de longa distância, sendo hegemônicos no comércio de importação e exportação. CF. Notas 36

³⁴¹ Não há nenhuma estatística precisa sobre a composição e a quantificação das diversas nacionalidades que compunham os grupos de interesse mercantil brasileiros no século XIX. Entretanto, indivíduos portugueses, britânicos, franceses e alemães eram particularmente numerosos nos conselhos administrativos das associações comerciais das principais praças de comércio brasileiras. “Grã-Bretanha e Portugal seriam as nações que, aparentemente, exerciam a maior influência nos grupos de interesses mercantil, refletindo, respectivamente, a força econômica e numérica de seus membros”. RIDINGS, op. cit., p. 36, tradução nossa

³⁴² A respeito dos negociantes alemães no Brasil do século XIX cf. LENZ, Sylvia Ewel. *Alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)*. Bauru, SP: EDUSC, 2008.

³⁴³ Os portugueses foram os membros mais numerosos nas diretorias das associações comerciais brasileiras ao longo do Oitocentos. Os laços existentes entre Brasil e Portugal foram baseados na forte herança colonial, bem como nas constantes migrações entre os dois países. O grande contingente de indivíduos portugueses na direção das associações comerciais brasileiras conferiu a elas o <persistente apelido popular de “the old Portuguese associations” >. EDWARDS, C. D. *Associações Comerciais Brasileiras*, in: *A Missão Cooke no Brasil*, Rio de Janeiro: FGV, 1949, p. 350 *apud* RIDINGS, op. cit., p. 37

³⁴⁴ Sobre a chamada *Insurreição Praieira*, cf.: Nota 182, além do tópico 1.4 (p. 49) que aborda essa temática.

QUADRO 19 - Membros da diretoria da associação comercial de Pernambuco (1839-1846).

CARGO	NOME (PESSOA FÍSICA OU JURÍDICA)	ENDEREÇO COMERCIAL	ATIVIDADES	NATURALIDADES
Presidente	José Ramos de Oliveira	Rua da Cadeia Velha	- Negociante de grosso trato - Presidente da Associação	Brasil
Vice-presidente	João Pinto de Lemos	Rua do Torres	- Negociante de grosso trato	Portugal, brasileiro naturalizado
Secretário	José Jeronymo Monteiro	Rua do Trapiche	- Negociante de grosso trato	Brasil
Diretores	Bento José Alves		- Negociante de grosso trato	Brasil
	Gaudino Agostinho de Barros	Atrás do Corpo Santo	- Negociante de grosso trato	Portugal, brasileiro naturalizado
	Harrison Lathan & .Hilbbert	Rua da Alfândega	- Negociante de grosso trato	Inglaterra
	Jacob Herlich	Rua da Cruz	- Negociante de grosso trato	Prússia
	G.T. Snow	Rua da Cadeia	- Negociante de grosso trato - Cônsul dos Estados Unidos	Estados Unidos

Fonte: ACP. *Atas das Sessões da Diretoria*, 1839-1851, f.2-6; IAHGP. Fundo Inventários: João Pinto de Lemos (1871), Bento José Alves (1842); HEMEROTECA BRASILEIRA, *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro*, 1844, p. 27; *Diario Novo*: 08/07/1843, n. 141, p.2; 18/03/1845, n° 74, p.3

QUADRO 20 - Membros da diretoria da associação comercial de Pernambuco (ACP) c. 1846-c. 1849.

CARGO	NOME (PESSOA FÍSICA OU JURÍDICA)	ENDEREÇO COMERCIAL	ATIVIDADES	NATURALIDADE
Presidente	João Pinto de Lemos & Filho	Rua do Torres	- Negociante de grosso trato - Vice-diretor da Cia do Beberibe	Portugal, Brasileiro naturalizado
Vice-Presidente	Manoel Gonçalves da Silva	Rua da Cadeia	- Negociante de grosso trato - Caixa da Cia do Beberibe	Portugal. Brasileiro naturalizado
Secretário	José Jeronymo Monteiro	Rua do Trapiche	- Negociante de grosso trato	Brasil
Diretores	Gaudino Agostinho de Barros	Praça do Corpo Santo	- Negociante de grosso trato - Cônsul da Rússia	Portugal, Brasileiro naturalizado
	Manoel Joaquim Ramos e Silva	Rua da Cadeia	- Negociante de grosso trato	Portugal, Brasileiro naturalizado
	N. O. Bieber & cia	Rua da Cruz	- Negociante de grosso trato - Vice cônsul de Hamburgo e Áustria	Alemanha
	Ernesto Schramm	Rua do Trapiche	- Negociante de grosso trato - Cônsul de Hanover e da Sardenha	Alemanha
	Elias Baptista da Silva	Rua do Sol	- Negociante de grosso trato - Cônsul dos Estados Pontifícios	Portugal, Brasileiro naturalizado
	James Crabtree & cia	Rua da Cruz	- Negociante de grosso trato	Inglaterra

Fonte: ACP. *Atas das Sessões da Diretoria*, 1839-1851, p.55-56; IAHGPE. Fundo Inventários – *Manoel Gonçalves da Silva* (1862), *João Pinto de Lemos* (1871), *Manoel Joaquim Ramos e Silva* (1877); APEJE. *Folhinha de Almanak*, 1849.

Outrossim, alguns dos membros da diretoria da Associação Comercial de Pernambuco exerciam, simultaneamente, atividades consulares na província, como demonstra, principalmente, o quadro 19.³⁴⁵ Entre eles, destacam-se no exercício das

³⁴⁵ O exercício da função de agente consular por parte dos proprietários e membros companhias comerciais era bastante comum no Brasil do século XIX, e, provavelmente, em todos os países em que estiveram presentes. Alguns autores ressaltaram que o trabalho consular de negociantes era interessante para o Ministério das Relações Exteriores de várias nações, pois dessa forma dispensavam-se os custos de instalação e manutenção de funcionários de Estado específicos para esse fim. Além disso havia uma certa pressão sobre os mesmos ministérios, exercida por parte dos interessados nas informações comerciais e financeiras a serem recolhidas, para que os cônsules fossem recrutados exclusivamente entre os comerciantes e os antigos negociantes. Sobre esse tema, cf. TAKEYA, Denise M. **Europa, França e Ceará: origem do capital estrangeiro no Brasil**, EDUFRRN/HUCITEC, Natal, - São Paulo, 1995; MONTEIRO, Denise M. *Casas comerciais Francesas no Brasil e na América Latina: fontes para a pesquisa histórica*. **América Latina en la História Económica**, 5 (9), pp. 53-63, 1998, disponível em:

referidas atividades os diretores G. T. Snow, cônsul dos Estados Unidos³⁴⁶; Elias Baptista da Silva, cônsul dos Estados Pontifícios³⁴⁷; Gaudino Agostinho de Barros, cônsul da Rússia³⁴⁸, todos negociantes de grosso trato da praça de comércio do Recife.

A relação de proximidade existente entre o grupo de interesse mercantil - representado pela ACP - e os agentes consulares estabelecidos na província de Pernambuco foi percebida desde a instalação da referida associação, quando alguns agentes que atuavam na cidade do Recife foram convidados para serem membros honorários da ACP, entre eles “os senhores E. Watz, cônsul da Grã-Bretanha, Joshua Goring, vice-cônsul da Grã-Bretanha, Joaquim Baptista Moreira, cônsul de Portugal e Alphonse Barrère, cônsul da França”³⁴⁹.

A prática de concessão de honrarias a membros da classe política, como a cessão do título de “membro honorário”, foi um estratagema desenvolvido pelas associações comerciais, a fim de obter meios para conseguir favores das lideranças do governo. Uma das primeiras medidas tomadas pela Associação Comercial de Pernambuco foi o convite dirigido a diversas autoridades locais, para que aceitassem o encômio de sócio honorário da referida associação. Entre essas autoridades, destacam-se os senhores Francisco do Rego Barros, o Conde da Boa Vista³⁵⁰; José Thomas Nabuco de Araújo Filho³⁵¹, juiz da segunda vara cível da cidade do Recife; João Gonçalves da Silva,

http://www.rcs.ufc.br/edicoes/v25n12/rcs_v25n12a6.pdf

³⁴⁶ G. T. Snow atuou como negociante de grosso trato na praça comercial do Recife. Foi tesoureiro da ACP entre 1839 e 1840. Em 1843, foi nomeado cônsul dos Estados Unidos em Pernambuco. Fontes ACP. Atas da Associação Comercial de Pernambuco, Livro I (1839-1851), 01/08/1839 e 03/08/1840; Diário de Pernambuco, 31/03/1843, n. 72, p. 3.

³⁴⁷ O negociante de grosso trato Elias Baptista da Silva atuava na província de Pernambuco desde a década de 1820, quando é mencionado na documentação como consignatário da escuna *Feiticeira*, empregada no comércio atlântico de escravos. Em 1821, esta escuna desembarcou cerca de 220 africanos no litoral pernambucano, embarcados na cidade de Luanda, em Angola. Na década de 1830, o referido negociante é mencionado como eleitor votado pela freguesia de São Pedro do Recife, sendo, ainda neste período proprietário dos brigues *Mariana* e *União*. Em 1848, toma posse do cargo de cônsul dos Estados Pontifícios da província de Pernambuco. Fontes: *Voyage 40525, Feiticeira* (1821), disponível em: <http://www.slavevoyages.org/>; CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 12/01/1835, n° 8, p. 2 ;06/02/1835, n° 30, p.4; 05/12/1835, n° 297, p. 4; APEJE, Diversos Cônsules, lv.5, 18/08/1848, p. 216.

³⁴⁸ O negociante de grosso trato Gaudino Agostinho de Barros aparece como consignatário de diversas embarcações ancoradas no porto do Recife, entre elas as sumacas *Palma* e *Novo Mundo*, o patacho *Bom Jesus* e o brigue *Maria Umbelina*, alguma delas empregadas na importação de carne seca oriunda das províncias do Sul e da região da Bacia do Prata. Faleceu em 31 de março de 1850 quando atuava como cônsul da Rússia na cidade do Recife. Fontes: CRL/UFLAC, Diário de Pernambuco, 22/07/1835, n° 169, p.4; 02/09/1835, n° 188, p.4; 07/03/1836, n°115, p.4; 18/01/1839, n° 14, p.4; APEJE, Diversos Cônsules, lv.6, 02/04/1850, p.138.

³⁴⁹ ACP. *Livro de Ofícios (1839-1851)*, 01/08/1839, f.1.

³⁵⁰ Na ocasião, Rego Barros exercia o cargo de presidente da província de Pernambuco. Sobre Francisco do Rego Barros, cf. Nota. 185.

³⁵¹ José Thomaz Nabuco de Araújo Filho (1813-1878) acumulou vários cargos em sua trajetória como magistrado e político brasileiro, exercendo a deputação geral na Assembleia Legislativa, foi também ministro da Justiça e senador do Império. Ingressou na faculdade de Direito de Olinda em 1831, período em que também eram estudantes seus futuros companheiros na política, Bernardo de Souza Franco, Eusébio de Queiroz, Zacarias de Góis e Vasconcelos, Francisco de Paula Batista, João Lins Vieira

inspetor da Tesouraria da Fazenda; Vicente Thomaz Pires de Figueiredo Camargo, inspetor da Alfândega e Miguel Arcanjo Monteiro de Andrade, administrador da Mesa do Consulado de Pernambuco.³⁵² Os membros honorários das associações comerciais brasileiras “*symbolized a special relationship of mutual respect and support between the business interest group and the person honored*”.³⁵³

Ainda nas primeiras sessões promovidas pela diretoria da Associação Comercial de Pernambuco resoluções foram tomadas no sentido de melhor organizar o funcionamento da instituição. Os sócios concordaram que deviam ser contratados os serviços de um advogado, que ficaria responsável pelo auxílio jurídico à instituição.³⁵⁴ Além disso, ficou acertado que a Alfandega de Pernambuco, por meio seus funcionários, forneceria regularmente informações sobre as entradas e saídas de navios do porto do Recife, em relação aos nomes, origens e destinos das embarcações, tempo de viagem, carga e consignatários.³⁵⁵

A Associação pretendia ainda estar a par dos acontecimentos mundiais relativos aos interesses mercantis. Nesse sentido, foram tomadas providencias pelos membros da diretoria para que fossem feitas assinaturas periódicas de vários jornais e revistas, como o *Jornal do Comércio*, do Rio de Janeiro, o *Evening Mail*, o *Lloyds Lists*, o *Myers Advertiser*, sendo as três últimas publicações britânicas.³⁵⁶ Além disso, ofícios foram remetidos para os portos de Salvador e São Luís, pedindo que fossem remetidos quinzenalmente para a Associação Comercial de Pernambuco, os preços correntes das respectivas praças de comércio.³⁵⁷

Na leitura dos documentos correspondentes aos primeiros anos de existência da associação, percebe-se que havia uma problemática que parecia se sobrepôr as demais. Esse era o problema das obras, do movimento e dos serviços relacionados ao porto do Recife. Destarte, como mencionamos acima, ainda na terceira sessão preparatória da Associação Comercial os negociantes presentes reivindicaram que fossem registrados em livros especiais as entradas e saídas de embarcações do porto. Para este fim

Cansação de Sinimbu e Teixeira Bastos, que devia ser seu grande emulo na jurisprudência. Em 1836 Nabuco é nomeado para o lugar de promotor público da cidade do Recife, e em 1842, ganha sua primeira eleição para a Assembleia Legislativa, quando já era juiz cível no Recife. Cf. NABUCO, Joaquim. Um Estadista do Império: Nabuco de Araújo, sua vida, suas opiniões, sua época. Rio de Janeiro, tomo I (1813-1857), H. Garnier, Livreiro – Editor, 1899. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/179441>.

³⁵² ACP. Livro de Atas (1839-1851), f. 5.

³⁵³ RIDINGS, op. cit., p. 67

³⁵⁴ ACP. Livro de Atas (1839-1851), f. 7.

³⁵⁵ ACP. Livro de Atas (1839-1851), f. 8.

³⁵⁶ Idem

³⁵⁷ ACP. Livro de Ofícios (1839-1851), f.6

contrataram os serviços “do senhor Steples, funcionário do ancoradouro do porto do Recife”.³⁵⁸ Em setembro de 1841, sua diretoria solicitava que o inspetor da Alfândega elaborasse um projeto a fim de organizar os trabalhos de pilotagem marítima.³⁵⁹ Foi ainda a Associação Comercial que solicitou ao governo provincial providências para “a realização de obras de drenagem da barra do porto para melhorar as condições dos ancoradouros internos”.³⁶⁰

Para promover melhorias na organização da estrutura portuária da praça de comércio do Recife, a Associação Comercial tomou ainda outras iniciativas com esse mesmo objetivo. Nas atas das sessões dos membros da diretoria, foi relatado que a instituição tratou de traduzir para a língua francesa e britânica o regulamento portuário local.³⁶¹ Ainda nesse sentido, a Associação promoveu a iniciativa de fixação dos pontos de desembarque no Cais do Apolo, estrutura adjunta ao Cais do Porto, além de mandar lembrar ao Inspetor da Alfândega “da proibição da passagem de embarcações pela Barreta das Jangadas”.³⁶²

Podemos salientar também que a Associação solicitou ao governo da província de Pernambuco a “abertura do portão da Caldeira-Sul, a fim de tornar mais fácil o desembarque dos viajantes chegados ao Recife”.³⁶³ Na década de 1840, em diversas sessões, foram discutidas as tabelas dos fretes de carga e descarga do porto, tendo inclusive, ACP representado um ofício ao presidente da Província reclamando a ausência de armazéns cobertos, o mau estado do Cais da Alfândega e contra o rigor das medidas de quarentena para as embarcações ancoradas no porto.

De modo geral, pode-se dizer que parte da preocupação demonstrada pela Associação Comercial de Pernambuco, em relação à estrutura portuária da cidade, referiu-se ao fato de que a maioria dos membros de sua diretoria desempenhavam também atividades comerciais vinculadas ao transporte de produtos e mercadorias pelo Porto do Recife. Além disso, como verificamos nos quadros 19 e 20, todos os membros da diretoria da ACP, entre os anos de 1839-49, atuavam como negociantes de grosso trato, posição privilegiada da hierarquia mercantil, como discutimos no Capítulo 1.

Vale destacar que em 1838, ou seja, um ano antes da instalação da Associação Comercial de Pernambuco, alguns negociantes da praça comercial do Recife já tomavam para si a denominação de representantes do **corpo de comércio**. Em coluna

³⁵⁸ ACP. *Livro de Atas* (1839-1851), f. 8

³⁵⁹ ACP. *Livro de Ofícios* (1839-1851), f. 32.

³⁶⁰ ACP. *Livro de Ofícios* (1839-1851), f. 28.

³⁶¹ ACP. *Livro de Atas* (1839-1851), f. 15

³⁶² ACP. *Livro de Ofícios* (1839-1851), f.37

³⁶³ ACP. *Livro de Ofícios* (1839-1851), f. 41.

publicada no jornal *Diario de Pernambuco* é anunciado um “festim que por ocasião do completo triunfo das forças da legalidade, sobre os anarquistas, na cidade da Bahia, apresentou o Corpo Comercial da cidade do Recife”.³⁶⁴ O festim em questão tratou-se de um baile organizado pelos senhores “José Ramos de Oliveira, João Pinto de Lemos, Francisco Antônio de Oliveira, Luís Gomes Ferreira, Antônio da Silva & Cia, Bento José Alves [...]”³⁶⁵, alguns dos quais, membros da futura diretoria da Associação Comercial de Pernambuco, que festejavam, naquela ocasião, o término da Sabinada³⁶⁶.

A defesa das forças da legalidade e da ordem monárquica, por parte dos que se intitulavam Corpo Comercial da cidade do Recife, explicitada no trecho do documento acima destacado, corrobora para relativizar uma ideia preconcebida de que os grupos mercantis e corpos comerciais no Brasil “*share with their counterparts a cosmopolitan ideology of radical liberalism*”.³⁶⁷

Os membros da diretoria da ACP participavam também de outros empreendimentos comerciais na província de Pernambuco. De acordo com o quadro 20 (p. 93), os negociantes João Pinto de Lemos & Filho e Manuel Gonçalves da Silva atuaram, respectivamente, como vice-diretor e caixa da Companhia do Beberibe (1838), responsável pelo abastecimento de água da cidade do Recife.³⁶⁸ Destarte, a atuação dos indivíduos ligados aos grupos de interesses econômicos, além de ter importância nos empreendimentos comerciais nacionais, pode ser relacionada também ao desenvolvimento de infraestrutura nas áreas urbanas.³⁶⁹

A existência de práticas de cooperação no relacionamento entre os membros dos grupos de interesse mercantil, foi ainda uma generalização passível de ser feita. Na

³⁶⁴ CRL/UFLAC, *Diario de Pernambuco*, 21/04/1838, n. 88, p.2, (grifos meus)

³⁶⁵ *Ibidem*

³⁶⁶ A Sabina (1837-1838) está inserida no conjunto das Rebeliões Regenciais que, apesar de apresentarem especificidades regionais, possuíam pontos de confluência em seus questionamentos referentes à centralização monárquica, mobilizando principalmente setores das camadas médias urbanas. A proposta da expulsão de indivíduos portugueses das atividades mercantis nacionais, ou ao menos de sua exclusão do comércio miúdo, eram propostas nativistas que também emergiram durante a Sabinada. CARVALHO, op. cit., (2003); GRINBERG, Keila. *A Sabinada e a politização da cor na década de 1830*. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (org.), **O Brasil imperial**, Volume II: (1831-1870). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

³⁶⁷ Sobre a necessidade dos estudos históricos relativizarem idealizações predefinidas a respeito do comportamento dos membros dos grupos mercantis, e sobre suas posturas ideológicas em relação às políticas governamentais, cf. RIDINGS, op. cit., p. 5.

³⁶⁸ A lei provincial nº 46, de 14 de junho de 1837, autorizou a contratação de uma empresa para fornecer água potável aos habitantes da cidade do Recife. Um ano depois, em junho de 1838, foi assinado um contrato entre a Companhia do Beberibe e o Governo da Província para dotar o Recife de um serviço de água encanada, mediante a construção de chafarizes públicos e pontos de distribuição. Cf. ABREU E LIMA, Ignácio de. **Synopsis ou dedução chronologica dos fatos mais notáveis da história do Brasil**. Pernambuco: Tipografia de M. F. de Faria, 1845. Disponível em: https://play.google.com/books/reader?id=J2sxAQAAMAAJ&printsec=frontcover&output=reader&auther=0&hl=pt_BR&pg=GBS.PA14.

³⁶⁹ RIDINGS, op. cit. p. 4.

documentação da Associação Comercial de Pernambuco, conta-se mais de um caso em que foi encampada a defesa de pautas relacionadas aos interesses agrários, por parte dos membros da associação. Em ofício endereçado ao administrador da Mesa do Consulado da Alfândega de Pernambuco, os diretores da ACP informam sobre a ocorrência de “falsificação nas taras das caixas de açúcar, como também na classificação das qualidades do nosso açúcar”.³⁷⁰ Em outro ofício, dessa vez remetido ao presidente da Província, pedem-se “providências a fim de que não se falsifiquem as taras e as qualidades da caixa de açúcar e da saca de algodão”.³⁷¹ Ainda há outro ofício, também remetido ao administrador da Mesa do Consulado, no qual:

*“A Associação Commercial de Pernambuco faz-lhe pedir, a bem de seu direito, que Vossa Senhoria lhe mande passar por certidão a quantidade dos volumes classificados e exportados de caixas, feixos, barricas e sacos de açúcar no ano findouro de 1839-1840, de modo que faça fé”.*³⁷²

Os interesses defendidos pelo grupo mercantil representado pela Associação Comercial de Pernambuco eram distintos e, no caso da reivindicação de pautas pertinentes a questões da agricultura, relacionavam-se aos aspectos da circulação e comercialização dos principais produtos de exportação da província pernambucana ao longo do século XIX: o açúcar e o algodão.³⁷³ O comércio de exportação, e principalmente, o que tratava da comercialização de gêneros agrícolas de grande importância para a receita das exportações nacionais, pode ser inserido no bojo dos interesses comuns aos grupos mercantis brasileiros.³⁷⁴

É importante ressaltar que as associações comerciais ofereciam respaldo institucional para a reivindicação de pautas que, muitas vezes, extrapolavam o âmbito geral dos interesses dos grupos econômicos. Por meio de uma representação redigida pela diretoria da ACP, destinada ao presidente da província de Pernambuco Francisco de Rego Barros, relatavam seus membros que:

“A Associação Commercial de Pernambuco, instaurada para dar força e vigor ao governo, conciliando os interesses do Commercio com os da Fazenda, seguindo o direito de petição garantido pela lei fundamental do Império, pede a interferência de Vossa Excelência, junto ao governo imperial, no

³⁷⁰ ACP. *Livro de Ofícios (1839-1851)*, 21/02/1840, f. 21

³⁷¹ ACP. *Livro de Ofícios (1839-1851)*, 17/09/1840, f. 32

³⁷² ACP. *Livro de Ofícios (1839-1851)*, 08/11/1840, f. 59.

³⁷³ No decênio 1831-40, os produtos de exportação que se mostraram mais incidentes na receita da Exportação Nacional, foram: Café (43,8 %), Açúcar (24,4%), Algodão (10,6%). Cf. Nogueira, Denis, **Raízes de uma Nação**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988, p. 342 *apud* GUIMARÃES, op. cit., p. 60

³⁷⁴ Os grupos de interesse mercantil tentaram desenvolver a agricultura nacional, “melhorando a qualidade das exportações, buscando a expansão dos mercados de exportação, reduzindo os impostos sobre as exportações, organizando crédito e garantindo mão de obra para as unidades agrícolas”. Cf. RIDINGS, op. cit., p. 93, tradução nossa.

*sentido de revogar alguns artigos do decreto de 6 de Maio do corrente [...]. É necessidade do comércio ter certeza das pensões e encargos que sofrem as mercadorias nos pontos para onde se tenta exporta-las. É debaixo das bases seguras e estáveis que o homem negociante funda e estabelece o seu cálculo, e então, decide se convém agitar seus capitais ou deixá-los em completa dormência. Todos sabem e reconhecem que a liberdade é o elemento e a alma do comércio”.*³⁷⁵

No trecho da representação acima transcrita, o grupo de interesse econômico composto pela diretoria da Associação Comercial de Pernambuco aponta como função desta entidade a de conciliar e defender os interesses do “Commercio com os da Fazenda”, ou seja, os interesses do grupo mercantil junto ao Estado Imperial nas questões de natureza fazendária e fiscal.

Utilizando-se da garantia do direito de petição, a diretoria da referida associação solicitou a interferência do governo provincial junto ao governo imperial, no sentido de pleitear a revogação de alguns artigos do decreto nº 36, de 6/05/1839, do poder executivo, que versava sobre “a elevação dos direitos dos vinhos, e bebidas espirituosas de produção estrangeira, importados no Brasil, e marcava a maneira de fazer-se o despacho dos líquidos e da farinha de trigo durante o financeiro 1839-1840”.³⁷⁶

O referido decreto previa, em seu art. 1º, que os vinhos importados para o Brasil, e todas as bebidas espirituosas, passariam a pagar direitos alfandegários de 50% sobre os produtos importados, ademais determinava que os despachos dos líquidos em geral, e da farinha de trigo³⁷⁷, seriam estipulados de acordo com os preços fixados em pautas semanais, organizadas pelas alfândegas locais. Além da alta taxa do imposto cobrado sobre a importação dos vinhos e das bebidas espirituosas, o decreto estabelecia que as próprias alfândegas fariam as cotações dos preços para os despachos da farinha de trigo e dos demais líquidos, norma essa criticada pela diretoria da ACP ao defender a “necessidade do comércio ter certeza das pensões e encargos que sofrem as mercadorias nos pontos para onde se tenta exportá-las”, pois, a partir das medidas indicadas no mencionado decreto, não haveria valor fixo para o pagamentos dos despachos sobre estes produtos, nos diferentes portos.

Em outro ofício, também remetido ao presidente da província de Pernambuco, a crítica à taxa de impostos sobre vinhos importados e bebidas espirituosas aparece

³⁷⁵ *Livro de Ofícios (1839-1851)*, 25/09/1839, f. 12

³⁷⁶ *Leis do Império*. Decreto nº 36 de 6 de maio de 1839. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-36-6-maio-1839-561652-publicacaooriginal-85308-pe.html>.

³⁷⁷ A respeito da farinha de trigo, importada principalmente dos EUA, cf. VILLA, Carlos Eduardo Valencia. *A Economia dos Negros Livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*. Niterói, 2012. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH.

mais uma vez. Entretanto, o motivo da contenda refere-se à atuação do inspetor da Alfândega da Fazenda, que agia em desacordo com a cobrança de impostos sobre os referidos produtos:

É bem notório, pela quantidade dos carregamentos de vinhos importados que apenas aqui tem tocado e que logo tem seguido para os portos do sul, o prejuízo que as rendas gerais desta província têm sofrido, bem como o seu comércio, depois que um tal método de cobrança foi mandado valer pelo Inspetor da Fazenda, sem autorização da Ley que estabelece o imposto sobre o consumo e não sobre a importação do gênero.³⁷⁸

A crítica à imposição da taxaço de impostos sobre produtos específicos, que prejudicava os interesses do grupo mercantil representado pela diretoria da Associação Comercial de Pernambuco, é um ponto comum na argumentação que envolve os documentos acima transcritos. Os produtos em questão, vinhos³⁷⁹ e bebidas espirituosas essas últimas direcionadas também para o comércio negroiro, “o vinho para o preto”³⁸⁰, figuravam entre os principais gêneros importados por alguns dos membros da diretoria da Associação Comercial de Pernambuco, sendo o negociante João Pinto de Lemos, um dos principais importadores locais desta mercadoria, como vimos anteriormente.

A defesa dos interesses de grupos econômicos específicos encontrou nas pautas de reivindicação das associações comerciais, um canal de acesso ao poder de interferência junto às autoridades políticas. Como foi ressaltado anteriormente, os membros das diretorias das organizações de grupos mercantis gozavam de privilégios de reivindicação não disponíveis aos membros comuns. No caso acima discutido, a Associação Comercial de Pernambuco era utilizada, por um de seus sócios diretores, como espaço de disputa econômica para a defesa de interesses econômicos particulares.

³⁷⁸ *Livro de Ofícios (1839-1851)*, 08/11/1839, f. 16

³⁷⁹ O vinho de Portugal era principlamente o vinho do Porto. A respeito desse produto e o mercado brasileiro cf. MARTINS, Conceição Andrade. Os ciclos do vinho do Porto: ensaio de periodização. *Análise Social*, vo. XXIV, (100), 1988 (1º), 391-429..Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223029880D6sIF9kt5Zy48XP0.pdf>

³⁸⁰ CAPELA, José. *O Vinho para o Preto. Notas e textos sobre a exportação do vinho para a África*. Porto: Centro de Estudos Africanos do Porto, 2009 (ebook). Disponível em : <http://www.africanos.eu/ceaup/uploads/EB018.pdf>

Capítulo 3 – Modernização econômica e diversificação de investimentos: a atuação econômica de João Pinto de Lemos, c. 1840 – c. 1870.

*“O antigo fazendeiro ou o senhor de engenho – trabalhava para o traficante que lhe fornecia escravos – como o atual trabalha para o correspondente (...) para o correspondente ou para o banco, outra instituição da cidade que com a chegada de D. João VI se levantou no Brasil, modificando lhe a paisagem social no sentido da urbanização; no sentido do domínio dos campos pelas cidades. Acentuando a gravitação de riqueza e de energia para as capitais (...) e para os capitalistas, pode-se dizer, sem receio de prejudicar a verdade com o trocadilho fácil”.*³⁸¹

3.1. O contexto das atividades mercantis de João Pinto de Lemos na segunda metade do século XIX: modernização e diversificação econômica

De acordo com o mapeamento produzido sobre a atuação comercial de João Pinto de Lemos, no ano de 1851, o negociante atuou como sócio fundador e membro da diretoria do Banco Comercial de Pernambuco³⁸², iniciando sua participação no ramo das instituições bancárias.³⁸³ Como destacou Carlos Gabriel Guimarães (2012), os bancos comerciais brasileiros, criados em meados do século XIX, privilegiaram as operações de depósito e descontos.³⁸⁴ Além disso, conforme afirmou esse autor, “o Banco de Pernambuco possuiu uma conta no Banco do Brasil”³⁸⁵, o que levantaria indícios de uma relação de cooperação entre as duas instituições bancárias.

Entre os anos de 1853-56, João Pinto de Lemos participou ainda de outra instituição bancária, ocupando cargo na diretoria do Banco de Descontos de Pernambuco.³⁸⁶ Vale destacar que esta instituição também realizou operações de

³⁸¹ NABUCO, 1884 apud FREYRE, 2004, p. 118.

³⁸² O Banco Comercial de Pernambuco recebeu autorização de funcionamento pelo Decreto nº 888 de 22 de Dezembro de 1851, *Approva os estatutos do Banco Comercial de Pernambuco com algumas alterações. Collecção das Leis do Império* de 1851. Tomo XII, Parte 1. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852. pp. 415-418.

³⁸³ APEJE, *Folhinha de Algibeira* ou Diarrio Ecclesiastico e civil para as provincias de Pernambuco, Parahiba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas, Typografia M. F. de Farias, Praça da Independência, Recife-PE, 1852, p. 234.

³⁸⁴ Segundo este autor, os bancos comerciais brasileiros foram criados em um contexto de desenvolvimento do sistema bancário nacional, desempenhando, principalmente, as funções de ampliação do capital de empréstimos e dos meios de pagamentos disponíveis em circulação, ver: GUIMARÃES, op. cit. (2012), p. 45.

³⁸⁵ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **Bancos, economia e poder no Segundo Reinado**: o caso da sociedade bancária Mauá, MacGregor e Companhia (1854-1866). São Paulo, Tese de doutorado: FFLCH-USP, 1997, p. 128.

³⁸⁶ APEJE, *Folhinha de Algibeira* ou Diarrio Ecclesiastico e civil para as provincias de Pernambuco, Parahiba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas, Typografia M. F. de Farias, Praça da Independência,

depósito e descontos, além de possuir a função de resgate de títulos e papel moeda emitidos por bancos extintos, que circulavam na praça de comércio do Recife.³⁸⁷ Já no período de 1857 a 1860, o negociante ocupou a diretoria da Caixa Filial do Banco do Brasil em Pernambuco, instituição que incorporou o antigo Banco de Pernambuco - primeiro banco com autorização para emissão de moedas - após a promoção da reforma bancária de 1857.³⁸⁸

Assim, percebemos que as atividades mercantis desempenhadas pelo negociante João Pinto de Lemos conheceram novos direcionamentos na década de 1850. Outrossim, a análise da atuação do negociante no ramo do comércio marítimo, da qual tratamos no capítulo anterior, demonstra que o período 1850-51 representa o momento em que foram encontradas as maiores quantidades de registros indicando sua participação como consignatário de embarcações entradas no porto do Recife.³⁸⁹ Ao passo que seu desempenho no comércio marítimo de exportação e importação foi mantido – e até mesmo intensificado -, a atuação do negociante em outros setores econômicos denotou a diversificação dos seus investimentos, tendência essa que acompanhou, de modo geral, o contexto de modernização das atividades econômicas no Brasil Oitocentista.

Não por acaso, alguns importantes estudos historiográficos observaram que, no quadro da economia brasileira da segunda metade no século XIX, o país vivenciou um momento de transformação das estruturas econômicas nacionais, em virtude, tanto da instauração de um processo de modernização das atividades econômicas quanto da diversificação dos investimentos, colocadas em prática ao longo do período de consolidação do Estado imperial brasileiro.³⁹⁰ Os aspectos econômicos e políticos que

Recife-PE, 1855 p. 201.

³⁸⁷ LEVY, Maria Bárbara; ANDRADE, Ana Maria. “Fundamento do Sistema Bancário no Brasil (1834-1860)”. *Estudos Econômicos*, nº 15, 1985, p. 29

³⁸⁸ Em 1857, Bernardo de Souza Franco, então ministro da fazenda, promoveu uma reforma bancária e monetária que visava a pluralidade bancária e o fim do monopólio de emissão do Banco do Brasil. Através dessa reforma foi concedido o direito de emissão para diversos bancos, entre eles o Banco de Pernambuco, futura Caixa Filial do Banco do Brasil em Pernambuco. Cf. GUIMARÃES, op. cit. (1997), p. 172.

³⁸⁹ Cf.: Mapa geral das importações de João Pinto de Lemos, 1836-1852 (em viagens), Cap. 2, p. 87.

³⁹⁰ Destaco alguns trabalhos pontuais que abordaram aspectos da modernização da economia brasileira no período, ver: HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 21ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1989; IANNI, O. “O progresso econômico e o trabalhador livre”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. **O Brasil monárquico: reações e transações**. 3.ed. Rio de Janeiro: Difel, 1976. (História Geral da Civilização Brasileira, t.2, v.3); MATTOS, Ilmar R. **O Tempo Saquarema**, 1. ed. São Paulo: HUCITEC: [Brasília, DF], 1987; COSTA, Wilma Peres. *A economia mercantil escravista nacional e o processo de construção do Estado do Brasil (1808-1850)*. In: LAPA, José Roberto do Amaral; SZMRECSÁNYI, Tamás (orgs.) **História Econômica da Independência e do Império**. São Paulo: HUCITEC/ABPHE, 1996, GUIMARÃES, op. cit., (20102).

envolveram o processo de consolidação do Estado Imperial brasileiro intensificaram-se em meados dos anos de 1830, entretanto, somente a partir da década de 1840, com o início do Segundo Reinado, tal conjuntura começa a ser consolidada.³⁹¹ Ao longo desse processo, que para Maria Odila Dias se prolongaria até a formação do gabinete da Conciliação de 1853³⁹², uma série de reformas institucionais foram efetivadas.³⁹³

De modo geral, os referidos estudos históricos concordam que, o século XIX, em perspectiva econômica global, marca o momento da passagem da prevalência do capital industrial sobre o capital mercantil, num processo de expansão do capitalismo, período em que “o capitalismo pareceu especializar-se quando se deslocou tão espetacularmente para o mundo da indústria”³⁹⁴. Tal constatação não implica, todavia, em uma negação do papel dominante que o *capital mercantil*³⁹⁵ continuou a exercer na economia brasileira.

No tocante a economia brasileira, Ilmar R. de Mattos (1987) salientou que a mesma esteve inserida nas correntes em expansão de um comércio mundial, cada vez mais ordenado de acordo com “os interesses do capitalismo concorrencial, cuja lógica não era mais dada pela acumulação primitiva de capital, mas pela acumulação capitalista propriamente dita”.³⁹⁶ Deste modo, percebe-se como a atuação socioeconômica do negociante João Pinto de Lemos foi fortemente marcada por tal processo que, no contexto brasileiro da segunda metade do século XIX, caracterizou-se pela tentativa de desarticulação das relações coloniais, buscando novas maneiras de organizar a economia nacional e, em contrapartida, os empreendimentos econômicos.

³⁹¹ Sobre a consolidação do Estado Imperial Brasileiro, conferir: MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O Tempo Saquarema**. São Paulo: Hucitec, 1987; CARVALHO, José Murilo. **A construção da ordem: a elite imperial. Teatro de sombras: a política imperial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007; GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). **O Brasil Imperial 1831-1870**, vol. II. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

³⁹² O Gabinete da Conciliação, assim nomeado por congregar membros dos partidos liberal e conservador, teve como presidente Honório Hermeto Carneiro Leão, o marquês do Paraná. Segundo Sérgio Buarque de Holanda, em 1853 “estavam cicatrizadas as feridas causadas pela campanha dos Farrapos, e a agitação da Praia fora dominada em parte por obra do próprio Honório Hermeto”. A política chamada de Conciliação, “correspondia a uma aspiração que desde longa data andava no ar, ventilada não só pelos conservadores, como também pelos liberais (luzias e áulicos)”. Cf. HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Capítulos de história do Império**, (org.) Fernando A. Novais, São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 43-44.

³⁹³ DIAS, Maria Odila Silva. “A interiorização da metrópole (1808-1853)” In: MOTA, Carlos Guilherme (org.), **1822 Dimensões**, São Paulo: Ed. Perspectiva, 1986.

³⁹⁴ ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo**. Tradução de Vera Ribeiro. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 1996, p.5.

³⁹⁵ Para Wilson Cano o *capital mercantil* tem relação com as formas Comercial e Usurária e antecede portanto, a etapa do capitalismo originário, quando surgiria a forma Produtiva, ou do Capital Industrial, e restringe-se à órbita da circulação. Cf. CANO, Wilson. Reflexões sobre o papel do capital mercantil na questão regional e urbana do Brasil. **Texto para discussão**. IE/UNICAMP, Campinas, n. 177, maio 2010, p. 15.

³⁹⁶ MATTOS, op. cit., p. 63

Somente no decênio 1850-60, o Brasil vivenciou um período de intensa incorporação de empresas, com a fundação de “62 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 de seguros, 4 de colonização, 8 de mineração, 3 de transportes urbanos, 2 de gás e finalmente 8 estradas de ferro”³⁹⁷. Como afirmou Sérgio Buarque de Holanda, a partir de 1851, tem início um “movimento regular de constituição de sociedades anônimas [...] criando-se, assim, em sequência quase vertiginosa, os elementos básicos de uma radical transformação na paisagem econômica do país”³⁹⁸.

Uma outra questão a ser destacada é a integração definitiva das diferentes regiões nacionais por meio do comércio, ocorrida neste período. Ao longo das primeiras décadas do Segundo Reinado, a atuação dos principais entrepostos brasileiros Oitocentistas (Rio de Janeiro, Salvador e Recife) - hegemônicos no transporte e na distribuição dos produtos comercializados regionalmente -, foi beneficiada pela organização da estrutura alfandegária nacional.³⁹⁹

Destarte, Maria Cecília Cruz (1999) apontou algumas mudanças ocorridas, principalmente, na década de 1860. A historiadora destacou que antes da organização das regras portuárias previstas no Regulamento das Alfandegas e Mesa de Renda (1860), ocasião em que a Mesa do Consulado - órgão responsável pela fiscalização do comércio de exportação -, foi integrada à Alfândega, assim como a administração do comércio de importação e exportação passou a ocorrer de forma integrada, existia certa confusão sobre as regras e procedimentos praticados tanto pelos entes privados quanto pelo poder público.⁴⁰⁰

Neste período, organizaram-se as alfândegas para que concentrassem os totais da arrecadação na entrada e saída das mercadorias, facilitando a cobrança das tarifas aduaneiras.⁴⁰¹ Assim, a melhoria do sistema de arrecadação teria inclusive ampliado a

³⁹⁷ IANNI, O. *op. cit.*, p. 300.

³⁹⁸ HOLANDA, Sérgio B. **Para uma nova história**. COSTA, Marcos, (org.). São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2004, p. 59

³⁹⁹ Podemos citar alguns estudos históricos que abordaram, mesmo que tangencialmente, a organização da estrutura alfandegária nacional durante o século XIX, cf. HONORATO, Cezar. **O polvo e o porto**: a Cia. Docas de Santos (1888-1914), São Paulo-Santos: Hucitec, 1996; CRUZ, Maria Cecília Velasco. **O porto do Rio de Janeiro no século XIX**: uma realidade de muitas faces. **Tempo**. Universidade Federal Fluminense. n°8, Rio de Janeiro: 7 Letras, 1999; RIBEIRO, op. cit., (2014).

⁴⁰⁰ CRUZ, op. cit., p. 10.

⁴⁰¹ É importante destacar que ao longo do século XIX, o funcionamento do Estado imperial brasileiro possuiu grande dependência em relação à inserção nacional no comércio internacional, uma vez que as principais fontes de arrecadação estatal consistiram nas rendas alfandegárias e nos empréstimos externos. Cf. COSTA, op. cit., (1996), 50-52. Sobre a concessão de empréstimos estatais utilizando como garantia as rendas das alfândegas nacionais, ver: GUIMARÃES, op. cit., 2012.

receita extraída dos impostos de importação, os quais aumentaram cerca de 50% no tocante a renda arrecadada pelas coletorias do Império.⁴⁰² Ainda sobre as rendas provenientes de tais impostos, autores como Marcondes e Bentivoglio ressaltaram que a partir de 1850, a arrecadação do imposto de importação interior foi também ampliada em decorrência do incremento das atividades econômicas voltadas para o mercado interno.⁴⁰³

Ademais, a crescente circulação de mercadorias e passageiros propiciada por melhorias promovidas no sistema de transporte - tanto em função da construção de ferrovias quanto a partir da consolidação de um sistema nacional e internacional de navegação a vapor -, produziram ganhos significativos no sentido do alargamento das trocas econômicas regionais e internacionais. A esse respeito, Marcondes ainda mencionou a existência de um número significativo de casas comerciais de importação e exportação no Brasil, uma vez que, em meados da década de 1860, “existiam cerca de 57.452 casas de comércio registradas no Brasil, contabilizando cerca de uma casa de comércio para casa 155 habitantes, considerando até mesmo os escravos”.⁴⁰⁴

Todavia, é importante salientar que as transformações vivenciadas pela economia brasileira durante o Segundo Reinado tiveram relação efetiva com a promoção das reformas jurídicas, principalmente aquelas levadas a cabo pelo Estado Imperial brasileiro, nas décadas de 1840 e 1850.⁴⁰⁵ A análise das reformas jurídicas e econômicas promovidas mostra em quais aspectos elas também lançaram as bases para a montagem do aparato administrativo e financeiro do Estado Imperial brasileiro. São exemplos disso a Reforma Tributária de 1844, a Reforma Monetária de 1846, a Lei de Sociedades Anônimas de 1849, a criação do Código Comercial e a Lei de Terras, estas duas últimas do ano de 1850.

Dentro desta perspectiva de modernização econômica, vale salientar que a promulgação de lei de Sociedades Anônimas (1849) e do Código Comercial Brasileiro foram medidas legislativas que evidenciaram a intenção do Estado brasileiro de consolidar as bases legais e jurídicas nas quais se amparariam as sociedades, empresas e companhias vindouras, além dos demais empreendimentos mercantis. Graças à

⁴⁰² MARCONDES, op. cit., p. 78-80.

⁴⁰³ Cf.: BENTIVOGLIO, Julio César. **O Império das Circunstâncias: o Código comercial e a política econômica brasileira (1840-1860)**, São Paulo, Tese de Doutorado em História; USP, 2002; MARCONDES, op. cit.

⁴⁰⁴ MARCONDES, op. cit., p. 70.

⁴⁰⁵ Alguns autores que visitaram a questão da centralidade das reformas jurídicas promovidas em 1850 para o processo de consolidação do Estado Imperial brasileiro. Ver: HOLANDA, op. cit., (2004); MATTOS, op. cit.;

elaboração das referidas legislações, foram regulamentados os procedimentos legais para a criação de empresas comerciais e a normatização do comércio marítimo.

A partir da Lei de Sociedades Anônimas (1849), tais sociedades caracterizaram-se como instrumentos legais que, ao reunirem capitais supostamente disponíveis, promoviam também a expansão da produção e do espírito associativo, tornando obsoletas as empresas baseadas no capital individual.⁴⁰⁶ De acordo com Maria Barbara Levy (1994), a organização das sociedades anônimas constituiu-se em um marco para a questão do direito de propriedade no Brasil. Tal legislação estabeleceu que toda sociedade jurídica carecia de aprovação do governo imperial para a incorporação de seus contratos e estatutos. A dita lei ainda previa que, em tais documentos, fossem estipulados a natureza dos negócios, o domicílio da sociedade, o tempo de duração, a importância de seu fundo social, os modos de sua formação, os prazos em que devem ser realizados, além de seu modo de administração.

Já o Código Comercial brasileiro (1850) antecedeu muitas das questões relativas à regulamentação da navegação costeira, ao dedicar a Parte Segunda de seu corpo de leis ao “Comércio Marítimo”, subdividida, por sua vez, em treze títulos distintos.⁴⁰⁷ Analisando o Código, Carlos Gabriel Guimarães (2012) chama atenção ainda para a importância de alguns artigos, principalmente os referentes à organização das instituições bancárias, companhias e sociedades comerciais, como as companhias de comércio e sociedades anônimas.⁴⁰⁸

Além de atentar para a formação das instituições bancárias, sociedades comerciais e anônimas, Guimarães considerou que a promulgação do Código Comercial brasileiro foi fundamental para a implementação de legislações vindouras, como a lei de Terras (Lei nº 601 de 18 de setembro de 1850) e a lei do fim do Tráfico de Africanos (Lei nº 581 de 4 de setembro de 1850), visto que o Código Comercial, lei nº 556 de 25 de junho de 1850, teria antecipado algumas normas para a questão das hipotecas de bens de raiz e do penhor comercial. Nesse sentido, tanto a proibição de penhor mercantil sobre bens semoventes quanto as possíveis garantias envolvendo a hipoteca de bens de raiz – ambas questões abordadas em artigos do Código Comercial brasileiro (1850) – demonstraram a intenção contida nessa legislação de manter ativo o exercício do

⁴⁰⁶ LEVY, op. cit., (1994), p. 51-52.

⁴⁰⁷ MACHADO, Ernesto. **Código Comercial Brasileiro**. Atualizado e anotado, Rio de Janeiro: Gráfica Editora Aurora Limitada, 1982, p. 208.

⁴⁰⁸ GUIMARÃES, op. cit., (2012).

monopólio dos proprietários de terras e de escravos, ratificado, posteriormente, pela Lei do fim do tráfico negreiro e a Lei de terras.⁴⁰⁹

Desse modo, pode-se inferir que o Código Comercial brasileiro (1850) agregou aspectos antagônicos da pretensa modernização das estruturas socioeconômicas brasileiras no século XIX. Tal legislação demonstrou a suposta intencionalidade modernizadora de organização das atividades econômicas, a fim de dotá-las de um arcabouço jurídico-administrativo. Em contrapartida, essa mesma legislação pretendia manter os privilégios e monopólios concedidos a minoria dos indivíduos que encabeçavam os grupos de interesses mercantis. Assim, o Código Comercial brasileiro estabeleceu um dos instrumentos mais importantes dessa modernização, todavia, qual o sentido que esteve contido neste projeto de modernização?

Entre as medidas previstas pelo Código Comercial, estava “a criação de Tribunais do Comércio na capital do Império, e nas capitais das províncias da Bahia e de Pernambuco”.⁴¹⁰ Assim, foram agraciadas com a instalação de tribunais as três mais atuantes praças de comércio do Brasil Oitocentista, cujos negociantes estiveram intensamente empenhados na aprovação do projeto daquela legislação.⁴¹¹ Na composição dos tribunais, estariam presentes juristas e notáveis negociantes locais, encarregados das funções administrativa, jurídica e demais expedientes destes órgãos. O Código Comercial estabeleceu um caráter censitário para a eleição dos negociantes que fariam parte da organização dos tribunais. O direito de voto e a possibilidade de candidatura somente seriam concedidos a negociantes que “tiverem ou se presumir terem um capital de quarenta contos de réis”.⁴¹²

Nos debates que antecederam a aprovação do Código Comercial na Assembleia Legislativa, o deputado pernambucano Nunes Machado mostrou-se veementemente contra esta medida, pois acreditava que assim seria estabelecido um privilégio nas mãos dos poucos negociantes que, com uma situação econômica privilegiada, teriam acesso

⁴⁰⁹ Cf. GUIMARÃES, op. cit. (1997), p. 73-74.

⁴¹⁰ MACHADO, op. cit., p. 100, Seção I – Dos Tribunais do Comércio.

⁴¹¹ O Tribunal do Comércio da Corte, e das demais província, instituídos em 1850 como tribunais administrativos, de primeira instância dos feitos mercantis e de administração de falências. Os seus membros eram deputados eleitos no seio das associações comerciais entre os negociantes inscritos e desembargadores designados para a presidência, vice-presidência, fiscal, composição que remete a Real Junta e à prática dos Estados Modernos de mesclarem burocratas e práticos nos órgãos estatais, combinando fundamento dogmático, eficiência empírica e prestígio social na administração pública. Ver: NEVES, Edson Alvisi. **Magistrados e Negociantes na Corte do Império do Brasil: O Tribunal do Comércio (1850 – 1875)**. Tese de Doutorado, Niterói: PPGH/UFF, 2007, p. 13 e 14.

⁴¹² *Ibidem*, p. 101, Seção II – Da eleição dos deputados comerciais, artigo 14.

garantido aos pleitos eleitorais da instituição.⁴¹³ Diante disso, fica evidente que a intencionalidade contida no texto do Código Comercial brasileiro buscava conservar os privilégios concedidos a poucos negociantes, notadamente os mais ricos e poderosos.

Segundo Roberto Saba (2010), desde a década de 1840, os grandes negociantes de importantes praças mercantis do Império adotaram uma estratégia que buscava espaço para que “suas vozes fossem escutadas com nitidez no seio da representação nacional: o exercício do direito de petição”.⁴¹⁴ Com amplo acesso ao centro de poder, os negociantes e suas associações tiveram papel fundamental na aprovação do Código Comercial Brasileiro. Destarte, como destacamos anteriormente, de acordo com Saba, e de certa forma corroborando com Levy e outros historiadores, as Associações Comerciais do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco tiveram um papel importante na criação do Código Comercial face às pressões e ações (petições) dirigidas à Câmara dos Deputados.⁴¹⁵

Desse modo, fica evidente que os negociantes e suas associações comerciais empenharam-se na aprovação do Código Comercial brasileiro, atuando, muitas vezes, como intermediários das reivindicações dos demais membros do grupo e na defesa de interesses econômicos comuns. Entretanto, nos espaços de representação política delimitado pela Câmara dos Deputados - órgão no qual foram promovidos os debates em torno da aprovação do projeto do Código Comercial brasileiro – “o triunfo dos defensores do projeto se deveu a sua capacidade de transformar o interesse de uma classe – a dos grandes negociantes do Império – no interesse geral da nação”.⁴¹⁶

Assim, a aprovação do projeto do Código Comercial brasileiro representou a vitória de um importante grupo de interesse econômico, composto pelos mais influentes negociantes de grosso trato do Brasil Império.

3.2 A atuação socioeconômica de João Pinto de Lemos: cargos e outros empreendimentos (c. 1840 – c. 1860)

A criação dos Tribunais do Comércio da Corte e das províncias agraciadas com a concessão de uma instância jurídica própria para o julgamento de suas causas comerciais propiciou o processo de montagem do aparato burocrático para a

⁴¹³ SABA, op. cit., p. 93

⁴¹⁴ SABA, op. cit. p.80

⁴¹⁵ Cf.: Nota 37.

⁴¹⁶ SABA, op. cit., p. 93.

administração da justiça comercial. Conforme destacamos acima, o Código comercial brasileiro (1850) previu a criação de um Tribunal do Comércio na província de Pernambuco.⁴¹⁷

O Tribunal do Comércio de Pernambuco, de acordo com o Código comercial, contaria com os cargos de: presidente; deputados comerciantes, sendo um secretário e dois suplentes também comerciantes; e um fiscal, que seria sempre um desembargador com exercício efetivo no Tribunal da Relação da província. Os cargos de deputados comerciantes seriam eletivos, podendo concorrer para eles os comerciantes matriculados na dita instituição, sendo que alguns dos pré-requisitos para a candidatura eram: ter idade superior a 30 anos e mais de cinco anos de atuação profissional. Como destacamos anteriormente, o montante do patrimônio do qual dispunha o negociante também foi considerado um dos critérios de elegibilidade.

As primeiras nomeações para esses cargos foram feitas por indicação do Imperador, como também previa o Código. Na ata da sessão de instalação do Tribunal do Comércio de Pernambuco, João Pinto de Lemos é listado como deputado comerciante, cujo suplente foi Elias Batista da Silva⁴¹⁸. Pinto de Lemos ainda seria eleito deputado comerciante⁴¹⁹, de forma direta, pelos negociantes matriculados no Tribunal em 1852⁴²⁰

Importante é saber que tipos de interesse conduziram os negociantes a ingressar no aparato burocrático representado pelo Tribunal do Comércio. As motivações teriam sido as mais diversas, dentre as quais poder-se-ia sublinhar os denotativos de prestígio endossados por tais cargos: próximos da magistratura mercantil, em algumas situações, indicavam uma situação comercial e jurídica privilegiada.

Dentre os deputados comerciantes, o Tribunal do Comércio designava membros para servirem de juiz comissário, ou de instrução, dos processos de quebra e falência. Esses juízes comissários estariam presentes em vários momentos dos processos de falência, inclusive na abertura da sentença de quebra e fixação de selos no livro caixa do comerciante em processo de quebra; estando ainda responsáveis, juntamente com o

⁴¹⁷ MACHADO, op. cit. (1982), p. 136.

⁴¹⁸ JUCEPE, DVD 8, P-LV11002.

⁴¹⁹ O cargo de deputado comerciante foi criado pelo decreto 556 de 25 de Junho de 1850, estabelecendo a eleição de quatro deputados e dois suplentes entre os comerciantes matriculados nos Tribunais do Comércio de cada província para o período de quatro anos. A esses cargos, juntamente aos de presidente do tribunal e fiscal adjunto (cargos de nomeação do imperador), eram delegadas as principais funções administrativas e jurídicas da instituição.

⁴²⁰ JUCEPE, DVD 8, P-LV21050.

curador fiscal da falência, pela feitura do inventário da massa falida, pela nomeação de avaliadores dos bens em questão, além de deverem proceder à venda em leilão dos gêneros e mercadorias das massas falidas que fossem suscetíveis de deterioração.⁴²¹

Durante a década de 1850, em pelo menos dez processos de quebra, João Pinto de Lemos atuou como juiz comissário⁴²². A prevalência dos chamados “brasileiros adotivos”, como Pinto de Lemos e outros, nos cargos do Tribunal do Comércio de Pernambuco, gerou algumas críticas, na imprensa pernambucana, decorrentes do sentimento antilusitano que pairava sobre a província sempre que era colocada a questão da nacionalização do comércio a retalho. Dizia um dos jornais da cidade, acerca de uma sentença dada a um processo de quebra que envolvia comerciantes de nacionalidade portuguesa, que “o Tribunal do Comércio é português, e traíra não come parente”⁴²³.

Outra questão de destaque é a do envolvimento do negociante de grosso trato João Pinto de Lemos em companhias comerciais, particularmente no ramo da navegação a vapor.

As relações pessoais estabelecidas entre os membros de sua liderança eram a maior fonte para uma influência geral dos grupos de interesses econômicos. Um fato que é indicativo dessa afirmação aparece no decreto imperial que concedia a Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, e a outros, o privilégio exclusivo por vinte anos para a implantação de um sistema de navegação a vapor nos portos de Recife, Maceió e Fortaleza. Nesse consórcio participaram o negociante João Pinto de Lemos e seu filho, João Pinto de Lemos Junior.⁴²⁴

A modernização e a dinamização das estruturas econômicas brasileiras, ao longo do século XIX, conheceu na navegação a vapor um elemento de contribuição para a prossecução de tal fenômeno. Segundo Graham (1973), a navegação a vapor, principalmente de cabotagem, teve um papel importante, pois os meios de transporte tradicionais eram insuficientes, com exceção das ferrovias que se expandiram satisfatoriamente nas regiões cafeeiras, “grande parte do comércio era, então, feito por navios costeiros”⁴²⁵. O estímulo à modernização dos transportes, com a expansão do

⁴²¹ As funções do juiz comissário em processos de quebra estão em vários artigos do Código comercial, mas principalmente concentradas em sua “Parte Terceira – das Quebras”.

⁴²² JUCEPE, DVD 9, SG-RC1V09: I030-I045; SG-RC1V10: I055- I072.

⁴²³ APEJE, *Echo Pernambucano*, 12.02.1852, n° 33, p. 2.

⁴²⁴ *Leis do Império*: Decreto 1.113 de 31 de Janeiro de 1853.

⁴²⁵ GRAHAM, Richard. **Grã-Bretanha e o início da Modernização no Brasil (1850 – 1914)**. São Paulo. Brasiliense. 1973 (Trad. Roberto Machado de Almeida), p. 46

sistema de navegação a vapor, contribuiu intensamente para o desenvolvimento econômico e integração das regiões que usufruíram deste serviço.

A Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor foi criada pelo decreto n° 1.113 de 31 de janeiro de 1853, que concedeu a Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, e a outros, o privilégio exclusivo por vinte anos para a implantação e exploração comercial de um sistema de navegação a vapor regular entre os portos de Maceió e Fortaleza.⁴²⁶ Neste consórcio estavam alguns dos principais negociantes de grosso trato da praça comercial do Recife, que exerciam, concomitantemente, as mais diversificadas atividades na província de Pernambuco.⁴²⁷

O privilégio foi concedido com base no decreto n° 632 de 18 de setembro de 1851, que autorizou o governo a organizar companhias destinadas à navegação a vapor, não só para o transporte de passageiros, mas também para a condução de mercadorias. O decreto previu que o governo poderia conferir às companhias o privilégio exclusivo por até vinte anos para a navegação a vapor, além de conceder a estas “uma subvenção anual de 60:000\$000 nos primeiros dez anos, e 40:000\$000 nos seguintes, ou aliás, se assim convier às companhias, a garantia de 8% do capital empregado”.⁴²⁸ O referido decreto ainda estabeleceu uma divisão do litoral brasileiro em sete setores portuários destinados a navegação de cabotagem.

“1° entre o porto da Cidade da Bahia e os diversos portos pertencentes às Comarcas do Sul da mesma Província; 2° entre o dito porto da Cidade da Bahia e os diversos portos da Província das Alagoas, de Maceió para o Sul, e os da Província de Sergipe e Comarcas do Norte da mesma Província da Bahia; 3° entre o porto da Cidade do Recife e os diversos portos do Sul da Província de Pernambuco; e os das Alagoas, de Maceió para o Norte, incluindo-se o de Maceió; 4° entre o dito porto da Cidade do Recife e os das Cidades da Fortaleza, Aracati, Assú, Natal, Paraíba; 5° entre o porto da Cidade de São Luiz do Maranhão e o da Cidade da Fortaleza da Província do Ceará, e hum dos portos do Rio Paraíba mais próximos á Capital da Província do Piauí; 6° entre o porto da Cidade do Rio de Janeiro e o da Cidade da Victoria, e outras Villas da Província do Espírito Santo; 7° entre o dito porto da Cidade do Rio de Janeiro, e o de Paranaguá na Província de São

⁴²⁶ *Leis do Império*: Decreto n° 1.113, de 31 de janeiro de 1853.

⁴²⁷ Na listagem dos sócios fundadores da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor foram listados os nomes alguns negociantes que atuavam na Praça de Comércio do Recife. Manoel Gonçalves da Silva foi membro da diretoria do Banco de Pernambuco (1851-53) e sócio diretor da Associação Comercial de Pernambuco (1846-1849), assim como Francisco Antônio de Oliveira (Barão do Beberibe), João Pinto de Lemos, José Jerônimo Monteiro e Manoel Ignácio de Oliveira. Já Ferd Bieber atuou como vice-cônsul de Hamburgo e Áustria e Elias Baptista da Silva foi cônsul do Estado Pontifícios, sendo os dois últimos também membros da diretoria do Banco de Pernambuco e da Associação Comercial de Pernambuco. Tais informações foram extraídas do almanaque “*Folhinha de Algibeira* ou Diário Ecclesiastico e civil para as províncias de Pernambuco, Parahiba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas”, para os anos 1848, 1850, 1851 e 1853.

⁴²⁸ *Leis do Império*: Decreto n° 632, de 18 de setembro de 1851, Art. 3°.

No trecho do decreto acima destacado, o porto da cidade do Recife é citado como ponto principal de dois dos sete setores portuários brasileiros.⁴³⁰ Os setores 3º e 4º foram também as principais áreas de atuação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. A referida companhia foi estabelecida com o objetivo de transportar “mercadorias diversas, passageiros, dinheiro e tropas, com o firme propósito de desenvolver o *comércio* da praça de Pernambuco e das outras que optassem por seus serviços”.⁴³¹

No *Dictionnaire universel du commerce* de Jacques Savary des Bruslons, editado pela primeira vez no início do século XVIII, e traduzido e adaptado para o português em 1813, pelo lente da Aula do Comércio Alberto Jaqueri de Sales⁴³², uma definição para a noção de comércio é proposta. Em seu verbete *commercio*, é atribuído ao termo um sentido geral que “designa a comunicação recíproca que os homens fazem entre si das produções respectivas das suas terras e da sua indústria”⁴³³. Assim, o comércio apresenta como caráter essencial na sua constituição a reciprocidade da comunicação, motivada pela necessidade mútua de troca das produções humanas.

Na definição de *comércio* estabelecida por Sales, é ressaltada a característica de sua função enquanto mecanismo de comunicação. Assim, o *comércio* propicia a distribuição das produções e bens existentes em um determinado local. Já a *navegação*, de acordo com a argumentação do mesmo autor, é “advinda da comunicação geral, pressupõe a arte de navegar e gera um novo tipo de comércio e de ocupação entre os homens”.⁴³⁴ A *navegação* é compreendida a partir de sua relação com as necessidades de comunicação, promovendo formas distintas de interação comercial.

De acordo com a argumentação apresentada, fica patente que a noção de *navegação*, presente no vocabulário social da época, tem ligação estreita com a *comunicação* enquanto função comercial. Destarte, pode ser entendida como uma forma

⁴²⁹ *Ibidem*, Art. 1º.

⁴³⁰ Segundo Goularti Filho, essa divisão territorial “vigora durante todo o século XIX, sendo que as companhias menores navegaram entre os portos locais, as medianas atendiam à sua mesorregião de origem e as maiores faziam a linha norte e sul, cobrindo todo o litoral brasileiro”. Cf. GOULARTI FILHO, Alcides. Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX, Porto Alegre, **ANPEC Sul**, XIII Encontro Regional de Economia, 2010, p. 9.

⁴³¹ APEJE, *Coleções Particulares*: Companhia Pernambucana de Navegação, v.1, 15/07/1854, fl. 3.

⁴³² A respeito da Aula do Comércio no Brasil e do lente Alberto Jaqueri de Sales cf. CHAVES, Cláudia Maria das Graças. Arte dos negócios: saberes, práticas e costumes mercantis no império luso-brasileiro. *América Latina em La Historia. Económica*, 2009, nº 31, pp. 169-193.

⁴³³ SALES, Alberto Jaqueri de. **Dicionário Universal de Commercio**. Trad. e adaptação manuscrita do *Dictionnaire Universel de Commerce*, de Jaques Savary des Bruslons, 1813, tomo 1., p.140.

⁴³⁴ SALES, op. cit., tomo 1, p. 142.

pela qual se realiza o *transporte* das produções e bens de uma localidade para outra. Ainda de acordo com o dicionário de comércio de Sales, por *transporte* se entende:

“Não somente a ação de transportar gente, fazendas, etc., mas também dos carros, barcos e outros veículos por cujo meio se efetua. Uns e outros são particulares ou públicos, mas todos tendem igualmente à utilidade geral do Estado e (...) o aumento do comércio está como fundado na facilidade desta mútua e recíproca comunicação, sem a qual se fazem infructuosas as produções respectivas das diferentes províncias”⁴³⁵.

Portanto, a noção do termo *transporte* resvala na sua função de distribuição das produções locais, sendo a navegação um dos meios pelos quais ele é efetivado. Para além da compreensão semântica que acompanha os termos aqui expostos, o entendimento de seus significados auxilia a compreensão dos usos que estes produziam em uma determinada época. De acordo com Antônio de Moraes Silva (1789), *transportar* significa “levar para fora do porto, ou transportar mercadorias”⁴³⁶, já o vocábulo *transporte* compreende o “ato de transportar ou exportar”⁴³⁷. Mais uma vez, fica explícita a relação existente entre as noções de *comércio*, *navegação* e *transporte*.

É inserida nesta lógica de atuação comercial que a Companhia Pernambucana de Navegação foi constituída, pois, através dos serviços por ela prestados, estiveram em contato os portos das províncias de Alagoas, Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte. De acordo com o teor do decreto que instituiu a companhia, seus sócios foram obrigados a manter a navegação regular entre as referidas províncias, “com escalas pelos portos de Tamandaré, Baía Grande, Porto das Pedras e qualquer outro que se preste a navegação; e até o porto da cidade de Fortaleza, ao norte, tocando os portos da Paraíba, Assú e Aracati”.⁴³⁸

O estatuto da Companhia Pernambucana foi aprovado em julho de 1854, por meio do qual foi estabelecida sua incorporação, o montante do fundo social - estipulado em 600:000\$000 –, sua divisão por ações, além de cláusulas que definiram normas para a organização da assembleia de acionistas, lucros e dividendo, Conselho de Direção e Comissão de Exame.⁴³⁹ O estatuto da Companhia passou pela primeira modificação ainda no ano de 1854, tendo como base o parecer favorável da Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado. Tal alteração previu que a subvenção dada pelo governo imperial, prevista no decreto de 1853, seria aumentada em 24:000\$000 anuais,

⁴³⁵ SALES, op. cit., tomo 4: 336

⁴³⁶ SILVA, 1789: 798

⁴³⁷ Idem

⁴³⁸ *Leis do Império*. Decreto n° 1.113, de 31 de janeiro de 1853, condição 1ª.

⁴³⁹ *Leis do Império*. Decreto n° 1.413, de 15 de julho de 1854

acrescentando um artigo referente à designação dos portos intermediários em que deviam os vapores da Companhia fazer escalas “à proporção que se forem removendo os obstáculos que ainda tornam alguns inacessíveis”.⁴⁴⁰ No mesmo ano, antes que fossem iniciadas suas atividades, a companhia comunicou ao governo da província de Pernambuco, como condição necessária para que seu empreendimento comercial fosse bem sucedido, a indispensável necessidade de melhoramento dos “dos portos em que a Companhia tivesse de atracar os vapores”.⁴⁴¹

A Companhia iniciou suas atividades de navegação em dezembro de 1855, contudo, estas foram imediatamente interrompidas pelo naufrágio, na primeira viagem, do vapor *Marquês de Olinda*, sendo reiniciadas em março de 1857.⁴⁴² Já em 1862, o governo imperial resolveu ampliar a linha de ação da Companhia, determinando a navegação de seus vapores à Ilha de Fernando de Noronha, e estendendo a linha sul em direção à capital de Sergipe, Aracajú.⁴⁴³ A ampliação da área de atuação da Companhia Pernambucana, rumo aos portos da Província de Sergipe, gerou protestos por parte da direção da Companhia Bahiana de Navegação, uma vez que a última operava na navegação a vapor da referida localidade.⁴⁴⁴ Uma das grandes vantagens comerciais apresentadas à Companhia Pernambucana pelo Decreto nº 2.977, de 25 de Setembro de 1862, referiu-se a possibilidade de seus vapores efetuarem escala no entreposto de Penedo-AL, onde está localizada a foz do Rio São Francisco, grande elo de comunicação entre as regiões brasileiras da zona da mata, agreste e sertão.

O anseio da Companhia Pernambucana, no sentido de ampliar sua linha de navegação em direção ao sertão, já era percebido pelos discursos dos jornais da época. Em junho de 1868, o *Jornal do Recife* publicou uma série de matérias sobre a Companhia Pernambucana de Navegação, nas quais, entre outras questões, reivindicava o acesso dos vapores da Companhia à zona de produção algodoeira pernambucana, escoada pelo Rio São Francisco. Além da produção de algodão, o segundo maior gênero de exportação da Província de Pernambuco⁴⁴⁵, ao longo do Oitocentos, outros produtos

⁴⁴⁰ *Leis do Império*. Decreto nº 1.478, de 22 de novembro de 1854

⁴⁴¹ APEJE, *Coleções Petições*: Companhia Pernambucana de Navegação, lv.3, 25/07/1854, fl. 3.

⁴⁴² ALMEIDA, Suely C. C. de. **A Companhia Pernambucana de Navegação**. Dissertação de mestrado em História, PPGHIS/UFPE, 1989, p. 178.

⁴⁴³ *Leis do Império*: Decreto nº 2.977, de 25 de setembro de 1862.

⁴⁴⁴ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz Sampaio. **Uma contribuição à História dos transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)**. Tese de doutorado em História Econômica. PPGHE/USP, 2006, p. 132.

⁴⁴⁵ Somente no ano fiscal 1867-68, entre as mercadorias do país despachadas pelo porto do Recife para fora do império, os produtos Açúcar e Algodão correspondiam a cerca de 81% dos valores totais auferidos por esse tipo de comércio. O maior peso correspondia aos valores relativos à exportação de Açúcar, cerca

como couros e charque, que também eram produzidos na região, acabavam sendo exportados por outras províncias, “perdendo dessa sorte a de Pernambuco para mais de vinte contos de impostos provinciais mensais”⁴⁴⁶.

Tal objetivo só foi consolidado através da incorporação da Companhia de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco pela Companhia Pernambucana de Navegação, em contrato celebrado pelo decreto nº 5085, de 22 dezembro de 1903. Esse contrato fez parte do novo plano de atuação da Companhia Pernambucana que visou a comercialização das produções oriundas do entorno do Rio São Francisco, direcionando-as para a praça de comércio do Recife, bem como, a condução de produtos advindos da importação, para a região sertaneja. Além de favorecer o comércio, as atividades produtivas e a integração da região, a incorporação da empresa aumentou o tráfego da Companhia. Entre os serviços prestados pela incorporação da empresa fluvial estava o de rebocagem na barra do Rio São Francisco, a navegação fluvial na cidade de Penedo à vila de Piranhas, fazendo escalas em Propriá, Colégio, Traipu, Curral das Pedras, Ilha do Ouro, Lagoa Funda e Pão de Açúcar.⁴⁴⁷

No decorrer da década de 1870, foi ampliada a gama de serviços prestados pela Companhia Pernambucana. De acordo com os termos do acordo firmado entre a empresa e a Diretoria Geral dos Correios, a companhia passou a distribuir a correspondência para as demais províncias do Norte. Tal acordo foi ratificado pelo Decreto nº 4.944, de 30 de abril de 1872, que ainda acrescentou às obrigações da Companhia, o transporte dos “dinheiros do Estado, transportados gratuitamente”.⁴⁴⁸

A Companhia passou por algumas mudanças estatutárias ao longo das décadas de 1850 e 1860. Ainda em 1858, seu fundo social foi elevado à quantia de 1.200:000\$000.⁴⁴⁹ No ano seguinte, foi eliminada a cláusula contida na legislação que autorizou a formação da Companhia Pernambucana, em 1853, referente à concessão de privilégio exclusivo da navegação a vapor entre os portos de Maceió e Fortaleza. No lugar da exclusividade de navegação entre os referidos portos, a Companhia teve aumentado o valor da subvenção que recebia do governo imperial.⁴⁵⁰ Em 1863, os novos estatutos da Companhia Pernambucana foram aprovados, tendo, entre as

de 65%, já a de Algodão, representava 15 % dos valores totais. Cf. APEJE, *Almanak administrativo, mercantil e Industrial de Pernambuco*, Typografia M. F. de Farias, Recife-PE, 1869, p. 125.

⁴⁴⁶ HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRA. *Jornal do Recife*, 13/07/1868, nº160, p.3

⁴⁴⁷ *Leis da República*. Decreto nº 5085, de 22 dezembro de 1903. Art. 1º.

⁴⁴⁸ *Leis do Império*. Decreto nº4.944, de 30 de abril de 1872.

⁴⁴⁹ *Leis do Império*. Decreto nº 2.129, de 20 de março de 1858.

⁴⁵⁰ *Leis do Império*. Decreto nº 2.511 de 14 de março de 1859

mudanças mais significativas, um novo aumento de seu fundo social, a partir de então estipulado em 2.000:000\$000. Como afirmou Maria Bárbara Levy, a análise da legislação estabelecida para o funcionamento de um empreendimento econômico tem uma utilidade objetiva, pois, auxilia o entendimento de como uma empresa se constituiu em diferentes conjunturas históricas, marcadas tanto pela adaptação da lei às novas realidades econômicas e sociais quanto pela adequação da empresa às determinações dessa mesma lei.⁴⁵¹

De modo geral, as companhias de navegação a vapor instituídas durante o Oitocentos, além de incrementarem a circulação de pessoas e mercadorias no território brasileiro, foram agentes da integração política e administrativa entre as províncias, fortalecendo inclusive os laços das autoridades locais com a capital do Império, “a fim de subordinar as províncias à administração central”⁴⁵². Destarte, observa-se a existência de um alinhamento entre as companhias fundadas neste período e os governos central e provincial. Como salientou Ridings (1994), aparentemente “todas as companhias de navegação de cabotagem a vapor foram subsidiadas pelo governo central, e os respectivos governos provinciais, às vezes, por ambos”⁴⁵³.

Tal política de subvenção era justificada pela importância e funcionalidade dos serviços prestados ao Estado, uma vez que, muitas companhias incorporaram, no conjunto de suas atividades, funções que beneficiavam a administração pública. Por exemplo, a partir da década de 1870 a Companhia Pernambucana passou a distribuir as correspondências dos Correios, transportar numerário e tropas. A tabela abaixo demonstra os valores das subvenções pagas pelo governo federal às maiores companhias de navegação, entre os anos de 1866 e 1892:

Tabela 3 - Subvenções pagas às maiores companhias de navegação 1866- 1892.

Companhia de Navegação	1866	1876	1885	1892
Lloyd Brasileiro				1.487:454\$600
Cia Brasileira de Navegação		1.147:499\$000	708:750\$000	
Cia Brasileira Paquete a Vapor	1.024:000\$000			
Comércio e Navegação do	720:000\$000	816:000\$000	520:000\$000	390:000\$000

⁴⁵¹ LEVY, Maria Bárbara. **A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Secretária Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994.

⁴⁵² EL-KAREH, op. cit, p. 18

⁴⁵³ RIDINGS, Eugene. **Business interest groups in nineteenth-century Brazil**. Cambridge: University Press, 1994, p. 249, tradução nossa.

Amazonas

Cia Nacional de Navegação		436:000\$000	589:250\$000	
United States and Brazil	200:000\$000	200:000\$000	200:000\$000	61:933\$000
Cia Pernambucana de Navegação	131:208\$326	155:599\$986	155:600\$000	137:706\$000
Cia do Maranhão	120:000\$000	122:000\$000	122:000\$000	140:000\$000
Cia Bahiana de Navegação	84:000\$000	84:000\$000	195:000\$000	139:500\$000
Cia Espírito Santo e Caravelas	57:000\$000	90:000\$000	59:500\$000	
Cia Sergipense de Navegação	7:000\$000	12:000\$000	16:669\$354	24:011\$105
Outras	55:160\$785	222:830\$270	363:636\$659	237:094\$308
Total	2.398:369\$111	3.355:929\$256	3.000:415\$013	2.863:689\$013

Fonte: Balanço da receita e despesas do Império e da República apud GOULARTI FILHO, op. cit.

De acordo com os dados da tabela 3, a Companhia Pernambucana de Navegação esteve entre as doze maiores empresas no setor da navegação de cabotagem, sendo a sétima em termos de subvenções recebidas no período. Ainda pela análise da tabela, percebe-se que todas as companhias mais subvencionadas do que a Pernambucana, tinham uma área de navegação cingida em escala nacional. A política governamental de subvenções às companhias de navegação atribuía à concessão dos valores ofertados, de acordo com o grau de importância dos serviços prestado e a amplitude de sua área de navegação. São expressivos os valores dos somatórios totais referentes à concessão de subvenções para as companhias de navegação, demonstrados na tabela. Uma possível questão a ser levantada, refere-se a investigação do quão representativo foi a referida política de subvenção em relação ao orçamento geral do governo. Outra indagação a ser feita é a de como essa mesma política de subvenção incidia sobre as receitas das companhias de navegação, tendo como exemplo o caso da Companhia Pernambucana de Navegação.

Tal política de subvenções, assim como a abertura da navegação de cabotagem à embarcações e empresas estrangeiras, foram questões fortemente discutidas nos debates parlamentares da época.⁴⁵⁴ Alguns políticos tiveram posições distintas em relação à concessão de subvenções e à nacionalização da navegação de cabotagem. Um dos exemplos mais conhecidos foi o do deputado liberal Aurélio Candido Tavares Bastos. Nos seus escritos, criticou veementemente a restrição da navegação de cabotagem aos

⁴⁵⁴ EL-KAREH, op. cit.

estrangeiros e o caráter negativo do regime de subvenções, prejudicial “a sorte das pequenas províncias do Império”⁴⁵⁵. A legislação relativa ao acesso de embarcações estrangeiras à navegação de cabotagem passou por transformações ao longo do século XIX. Até meados da década de 1860, a navegação de cabotagem era exclusivamente feita por embarcações nacionais, conhecendo um período de abertura que se prolongou até 1891, quando a constituição republicana salvaguardou, novamente, a cabotagem para as embarcações nacionais.⁴⁵⁶ A partir deste contexto de mudanças na legislação, surge a questão de como as companhias reagiram aos distintos posicionamentos governamentais e, no caso da Companhia Pernambucana, se houve algum impacto nas suas operações em virtude da sucessão de alterações nas normas sobre o acesso a cabotagem aos concorrentes estrangeiros.

A Companhia Pernambucana de Navegação foi incorporada pela empresa *Lloyd Brasileiro*, em 1908, quando Domingos Sampaio Ferraz, agente da *Lloyd* em Pernambuco adquiriu, por escritura pública, todo o material, propriedades, direitos e contratos pertencentes à Companhia Pernambucana, fazendo este anúncio da incorporação em jornais de Pernambuco e do Rio de Janeiro.⁴⁵⁷

O comércio marítimo representou o principal meio de transporte e circulação das mercadorias entre as capitanias, posteriormente províncias brasileiras.⁴⁵⁸ A navegação a vapor desenvolveu-se no Brasil, ao longo do século XIX, contribuindo para modernizar as estruturas da sua economia e dinamizá-la. A Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor insere-se, neste contexto, como parte importante para a sua compreensão, uma vez que participou ativamente da vida econômica das Províncias de Pernambuco, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará durante cinco décadas do século XIX, encerrando suas atividades já em 1908, no contexto do Brasil republicano. Destarte, a história das atividades da Companhia Pernambucana, assim como a investigação do contexto histórico no qual esteve inserida, contribui para uma melhor visão do que significou este meio de transporte para a economia nacional ao longo do período.

⁴⁵⁵ TAVARES BASTOS, A.C. **Cartas do solitário ao redator mercantil**: Liberdade de cabotagem – abertura do Amazonas comunicações com os Estados Unidos. Rio de Janeiro: Typ. do Correio Mercantil, 1862, p.9.

⁴⁵⁶ RIDINGS, op. cit.; EL-KAREH, op. cit.; GOULARTI FILHO, op. cit.

⁴⁵⁷ HEMEROTECA DIGITAL BRASILEIRA. *Correio da Manhã*, 08/04/1908, n° 89, p. 4; *Jornal do Recife*: 25/04/1908, n°94, p. 1

⁴⁵⁸ EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. **História Econômica & História das Empresas**, vl.2, 2002.

Em 1853, ano da concessão inicial que autorizou a criação da *Companhia Pernambucana de navegação costeira*, no texto que formaliza essa autorização, João Pinto de Lemos Júnior⁴⁵⁹, filho primogênito de João Pinto de Lemos, é mencionado como procurador dos negociantes que pretendiam compor a referida companhia. Uma prática constante observada entre os negociantes de grosso trato, e outros indivíduos que exerciam atividades comerciais, era a transmissão do legado comercial por vias hereditárias. Filhos de comerciantes teriam, segundo a ideia-motivo de tal prática, uma tendência a exercer a profissão de seus genitores. Não excluindo, em aditamento, que tal dinâmica não é simplesmente uma característica, exclusiva, de indivíduos relacionados a categorias comerciais de uma época: é ela, *grosso modo*, quase regra nas sucessões de parentela vivenciadas nas sociedades chamadas “patriarcais”:

Tamanho é o prestígio da idade grande, avançada, provecta, naquelas sociedades, que o rapaz imita o velho desde a adolescência. E trata de esconder por trás de barbas de mouro, de óculos de velho, ou simplesmente, de uma fisionomia sempre severa, todo o brilho da mocidade (...) todo o resto de meninice que lhe fique dançando nos olhos ou animando-lhe os gestos⁴⁶⁰.

A tendência da transmissão do legado comercial em âmbito familiar é demonstrada ainda na legislação comercial portuguesa do século XVIII, podendo ser interpretada como um resquício do corporativismo ibérico nos tempos do Brasil Império. O Alvará de 16 de Dezembro de 1757 – na parte que estabelece o *Estatuto do Tribunal da Junta do Comércio deste Reino e seus Domínios*, sobre a possibilidade de ascensão comercial dos indivíduos que pretendessem atuar em tal ramo – isenta os filhos de comerciantes da obrigação, comum aos caixeiros que quisessem abrir lojas, de comprovar experiência na atividade mercantil (confirmação dada normalmente por um mercador ou dois deputados do Tribunal da Junta do Comércio: exigia-se, em casos ordinários, pelo menos seis anos de exercício de caixeiro para que se fosse permitido abrir loja por conta própria)⁴⁶¹.

A coroa portuguesa demonstra sua tendência a transmitir legado comercial em escala familiar, por intermédio de isenção, parcial ou completa, da obrigação de comprovar experiência no ramo, no caso, aos filhos de comerciante. Não trata-se tal tendência somente de uma ideia recebida ou discurso repetido, dinamizado na costura

⁴⁵⁹ IHGPE, 1871, caixa 206, fl 12v.

⁴⁶⁰ FREYRE, 2004, p. 178.

⁴⁶¹ SALES, 1813, p. 226.

das relações: tem cunho legislativo, haja vista da existência de um alvará a ela exclusivo.

A verificada tendência à transmissão familiar do legado comercial, presente na configuração das estruturas sociais do Antigo Regime, pode ter permanecido como uma prática usual em contextos distintos. Isso explicaria, parcialmente, o caso particular aqui estudado, no qual os descendentes do negociante João Pinto de Lemos aparecem como sucessores do legado comercial de seu pai, desenvolvendo atividades mercantis inclusive na fase que coincide com a etapa de declínio da atuação mercantil do seu genitor.⁴⁶²

3.3 Negócios em família: a transmissão do patrimônio do negociante João Pinto de Lemos

O negociante João Pinto de Lemos faleceu em 1871, deixando seu legado patrimonial para uma numerosa família. Em seu testamento, declarou a paternidade de quatorze filhos, nove do primeiro matrimônio e cinco do segundo.⁴⁶³

Na ocasião de seu falecimento, um elogioso necrológio foi publicado no principal jornal da província de Pernambuco, o *Diario de Pernambuco*, como vimos anteriormente, enaltecendo a figura do negociante.⁴⁶⁴ Ademais, foram encontradas notícias comunicando a morte do referido negociante em jornais de outras províncias. No *Diário do Rio de Janeiro*, foi publicada a seguinte nota na *Coluna de notícias do Norte*: “Pernambuco, faleceu no dia 26 de janeiro o comendador João Pinto de Lemos, antigo comerciante. Contava com 75 anos de idade”⁴⁶⁵. Além disso, no periódico *Diário de Belém*, encontramos os seguintes dizeres:

⁴⁶² Foram encontrados na documentação da Junta Comercial de Pernambuco alguns registros das companhias e associações comerciais da Província, entre eles, os das firmas Lemos Jr & Leal Reis (1866). JUCEPE, DVD 9, SG-RC1V15: I078.

⁴⁶³ Seus filhos do primeiro casamento são: Comendador João Pinto de Lemos Junior, maior; Dona Maria Libânia de Lemos Ferreira, maior, viúva de Manoel Joaquim Ferreira; Dona Carolina Libânia de Lemos Reis, maior, casada com Antônio José Leal Reis; Francisco Pinto de Lemos, maior; Dona Henriqueta Libânia de Lemos Araújo, casada com Manoel do Nascimento de Araújo; Dona Umbelina Libânia de Lemos Guimarães, viúva de Guilherme da Silva Guimarães; Dona Emília Libânia de Lemos Bastos, casada com José Teixeira Bastos; Camilo Pinto de Lemos, maior, morador do Rio de Janeiro; Augusto Pinto de Lemos, maior. Além destes, estão listados como filhos do segundo matrimônio: Carlos Pinto de Lemos, maior; Dona Adelaide de Lemos Bastos, casada com Demétrio Aceo de Araújo Bastos; D. Maria Adelaide de Mattos Lemos, de dezenove anos de idade; João Pinto de Mattos Lemos, dezoito anos de idade; Palmira de Mattos Lemos, quinze anos. Cf: IHGPE. Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos, 1871, caixa 206, fl 2.

⁴⁶⁴ Cf.: Capítulo 1, p. 39.

⁴⁶⁵ BN, Hemeroteca Digital Brasileira, *Diário do Rio de Janeiro*, nº 42, 11/02/1871, p. 1

“Faleceu ontem, às 8 horas da manhã, na avançada idade de 75 anos, o antigo e abastado negociante da praça do Recife, comendador João Pinto de Lemos. Possuía um caráter sisudo e probo, sendo também homem bondoso. Gozava de geral estima nessa praça de comércio e deixa uma respeitada memória”.

⁴⁶⁶

De acordo com a prática usual de transmissão do legado patrimonial presente em meados dos Oitocentos, o negociante João Pinto de Lemos deixou um testamento lavrado no cartório do Bairro de Santo Antônio, na cidade do Recife, registrando as disposições e pretensões últimas do testador. Analisando a ritualística envolvendo a morte em meados do século XVIII, Cláudia Rodrigues constatou que o registro de testamentos era um dos requisitos que garantiam a “boa morte” aos praticantes do catolicismo, pois tratava-se de uma medida que, segundo a Igreja, “deveria ser cumprida pelos fiéis na eminência da morte”.⁴⁶⁷ Além do que, conforme ressaltou a historiadora Maria Flexor, os inventários e testamentos, eventualmente, não constituíam um único processo, já que “os inventários eram documentos necessários quando existiam órfãos menores e bens a serem partilhados”.⁴⁶⁸

No inventário de João Pinto de Lemos encontramos um traslado de seu testamento que contém importantes informações acerca de sua trajetória de vida. O negociante declara-se “católico, cidadão brasileiro natural da cidade do Porto, em Portugal, vindo para esta província ainda menor, filho legítimo de João Pinto de Lemos e D. Maria Angélica de Lemos, já falecidos”.⁴⁶⁹ Além de sua religião, naturalidade e filiação, o testamento do negociante menciona que ele havia sido:

“Casado pela primeira vez com dona Maria Libânea de Lemos, viúva de Joaquim José de Sousa, de cuja união lhe ficaram três filhos: João Baptista de Sousa, Joaquim Silvério de Sousa e o doutor José Joaquim de Sousa, os dois primeiros já falecidos. Declaro que os três ditos meus enteados foram por mim educados e receberam suas legítimas partes na ocasião do inventário de minha primeira mulher, pelo que nada lhes devo de suas legítimas paternas e maternas. Declaro que sou credor dos referidos mesmos enteados de dinheiro as

⁴⁶⁶ BN, Hemeroteca Digital Brasileira, *Diário de Belém*, n° 34, 08/02/1871, p. 1

⁴⁶⁷ RODRIGUES, Cláudia. “A arte de bem morrer no Rio de Janeiro setecentista” *Varia História*, Belo Horizonte, vol. 24, n°39, jan./jun., 2008, p. 258.

⁴⁶⁸ FLEXOR, Maria Helena Ochi. **Inventários e testamentos como fontes de pesquisa**. Texto para discussão. UNICAMP, Campinas, 2005, p. 2-5: disponível em: http://www.histedbr.fe.unicamp.br/navegando/artigos_pdf/Maria_Helena_Flexor2_artigo.pdf

⁴⁶⁹ IHGPE. Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos, 1871, caixa 206, fl 3v.

*quantias constantes de títulos existentes em meu poder aos quais dou quites e dou perdão, proibindo expressamente a meus herdeiros que promovam a cobrança desta dívida”.*⁴⁷⁰

Conforme consta no fragmento acima, João Pinto de Lemos casou em primeiras núpcias com Maria Libânia de Lemos⁴⁷¹, mãe de três filhos oriundo de seu primeiro matrimônio, os quais foram educados com o auxílio de Pinto de Lemos. De acordo com o que foi declarado pelo negociante, seus enteados já haviam recebido do padrasto suas legítimas partes dos bens provenientes do inventário de sua mãe. A existência de uma dívida envolvendo os filhos de Maria Libânea e seu padrasto é explicitada no testamento de João Pinto de Lemos, entretanto, o negociante revela que tal dívida teria sido perdoada por ele, proibindo, inclusive, que seus herdeiros tentassem promover a cobrança. Como afirmou Maria Beatriz Nizza da Silva, conflitos familiares envolvendo a divisão de bens deixados por homens de negócios foi uma tendência bastante usual, desde os tempos do Brasil Colonial. Segundo a historiadora, “todas as questões agudizavam nas famílias por estarem em jogo elevadas quantias”.⁴⁷²

No testamento de João Pinto de Lemos foram mencionadas algumas informações sobre seu segundo matrimônio. Em virtude da sua união com Dona Adelaide Gil de Mattos Lemos⁴⁷³, foi lavrado um contrato antinupcial por meio do qual o negociante atestou ter dotado “minha mulher com a quantia de vinte contos de réis além, das joias de seu uso”.⁴⁷⁴ O referido contrato foi registrado a fim de oficializar, possivelmente, um acordo pré-estabelecido pelo casal para que fosse resguardado o dote de sua mulher, na prossecução do falecimento do esposo. Vale mencionar que a segunda esposa de Pinto de Lemos foi nomeada inventariante dos bens e tutora dos filhos menores do casal.⁴⁷⁵

Sobre os conteúdos registrados em testamento, Maria Flexor constatou que estes documentos reproduziam, quase sempre, a ocorrência de dívidas, “tanto aquelas que o

⁴⁷⁰ Idem, fl.14.

⁴⁷¹ Sobre Maria Libânia de Lemos, ver: Capítulo 1, p. 50-51.

⁴⁷² SILVA, Maria Beatriz Nizza da. **História da família do Brasil Colonial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998, p. 115

⁴⁷³ Adelaide Gil de Mattos Lemos era filha de Maria Salomé de Moura e Francisco Sérgio de Mattos, inspetor da Alfândega do Recife. Casou-se com o negociante João Pinto de Lemos na Igreja Matriz da Boa Vista, em 03/07/1847. Cf.: CASCÃO, Regina. **Os Moura-Mattos**: Recife – PE. Rio de Janeiro, Colégio Brasileiro de Genealogia, 2012, p. 1, disponível em: <http://www.cbg.org.br/novo/wp-content/uploads/2012/07/moura-mattos.pdf>

⁴⁷⁴ IHGPE. Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos, 1871, caixa 206, fl 5v.

⁴⁷⁵ IHGPE. Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos, 1871, caixa 206, fl 15.

testador devia quanto as que lhe eram devidas”.⁴⁷⁶ Dentro de uma prática comum em relação a declaração de débitos e créditos, encontramos menção à existência de uma dívida da qual Pinto de Lemos era devedor. Em seu testamento está escrito:

“Declaro que além do que devo a firma de Augusto F. de Oliveira & Cia, isto é, o que devo ao tempo do meu falecimento, o que contará de títulos por mim firmados, devo diretamente a Augusto Frederico de Oliveira por suprimentos q me tem feito a quantia de seis contos de réis, como tanto de um recibo por mim passado, digo, recibo por mim assinado”.⁴⁷⁷

Desse modo, o negociante João Pinto de Lemos declarou em seu testamento ser devedor tanto do negociante Augusto Frederico de Oliveira quanto de sua firma comercial, Augusto F. de Oliveira e Cia.⁴⁷⁸ Augusto era filho de Francisco Antônio de Oliveira (Barão do Beberibe), um dos maiores comerciantes de grosso trato da província, falecido em 1855, e parceiro comercial de João Pinto de Lemos em empreendimentos mercantis, como o Banco Comercial de Pernambuco e a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. Ao longo de sua vida, o pai de Augusto Frederico de Oliveira atuou ainda no comércio atlântico de escravos, conforme destacou o historiador Marcus Carvalho (2010).⁴⁷⁹ A dívida que Pinto de Lemos tinha com Augusto Frederico foi a única assumida por ele em seu testamento, estando as demais dívidas passivas especificadas em seu inventário.

Os inventários e testamentos são documentos muito utilizados como fontes históricas. O testamento era um registro facultativo, já o inventário tornava-se obrigatório quando houvesse bens e herdeiros menores. Assim, os inventários, documentos post-mortem, tratam das disposições materiais referentes ao patrimônio construído e legado por um indivíduo a sua parentela. Como salientou Maria Flexor (20005), os inventários continham, além da relação de herdeiros, a avaliação dos bens móveis e imóveis – ou de raiz -, com suas devidas avaliações, relações de dívidas,

⁴⁷⁶ FLEXOR, op. cit., p. 6.

⁴⁷⁷ IHGPE. Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos, 1871, caixa 206, fl 15v.

⁴⁷⁸ Augusto Frederico de Oliveira foi deputado da Assembleia Provincial de Pernambuco em 1857, além de fazer parte da diretoria da Caixa Filial do Banco do Brasil em Pernambuco, no ano de 1858 – 1860. Cf.: APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1858, p. 102 e 301.

⁴⁷⁹ CARVALHO, op. cit. (2010), p. 118.

partilhas, termos de curadoria ou tutoria, petições de várias naturezas, despachos de juízes, mandados, precatórias, certidões, notificações, custas, etc.⁴⁸⁰

Destarte, no inventário do negociante João Pinto de Lemos encontramos aspectos pormenorizados de seu patrimônio, referentes ao montante de sua fortuna, além dos valores de seu passivo e ativo. Todavia, devemos destacar que o momento em que o negociante faleceu retrata o período no qual já havia declinado o ritmo das atividades mercantis por ele realizadas, fornecendo uma representação da situação patrimonial em uma fase de menor pujança de sua atuação econômica.

Além disso, temos a confirmação de que quase todos os filhos do comendador João Pinto de Lemos receberam auxílio financeiro paterno, na forma de adiantamentos das suas legítimas partes na futura partilha. Diante disso, alguns dos herdeiros do negociante abdicaram de suas parcelas na herança do finado pai. Assim declararam:

*“João Pinto de Lemos Junior; Dona Maria Libânia de Lemos Ferreira, viúva de Manoel Joaquim Ferreira; Dona Carolina Libânia de Lemos Reis, casada com Antônio José Leal Reis; Francisco Pinto de Lemos, Dona Henriqueta Libânia de Lemos Araújo, casada com Manoel do Nascimento de Araújo; Dona Umbelina Libânia de Lemos Guimarães, viúva de Guilherme da Silva Guimarães; Dona Emília Libânia de Lemos Bastos, casada com José Teixeira Bastos; Camilo Pinto de Lemos e Augusto Pinto de Lemos, filhos e genros do finado Comendador João Pinto de Lemos que tendo recebido de seu finado pai e sogro, antes de seu falecimento, dinheiro ou adiantamentos superiores ou iguaes ao que podem tocar a cada um dos suplicantes no inventário [...], vem pelo presente **declarar que fazem abstenção da herança** que por ventura podem tocar cada um”.*

Foram encontrados registros, em pelo menos dois casos distintos, da existência de ligações comerciais entre João Pinto de Lemos e seus familiares. A formação de firmas e sociedades familiares foi uma prática comercial bastante usual durante o século XIX, verificada inclusive em estudos históricos recentes envolvendo a temática da história das empresas.⁴⁸¹ No ano de 1841, João Pinto de Lemos publicou em um jornal da província que seus negócios operariam, a partir de então, sob o nome da firma social *João Pinto de Lemos & Filho*.⁴⁸² Já em 1857, encontramos o registro da firma *Bastos & Lemos*⁴⁸³, composta por João Pinto de Lemos, Augusto Pinto de Lemos e José Teixeira Bastos, sendo os dois últimos, respectivamente, filho e genro do negociante.

⁴⁸⁰ FLEXOR, op. cit., p. 4.

⁴⁸¹ Alguns estudos recentes que visitaram esta temática, ver: GUIMARÃES, op. cit., (2012); RIBERIO, op. cit. (2014).

⁴⁸² Cf.: Nota 281.

⁴⁸³ JUCEPE, *Livro de registro de companhias e sociedades comerciais*, 1857-58: SG-RC1V12, Imag.136.

Em relação a esta última firma composta pelo negociante e seus familiares, encontramos indicação de que as dívidas de sua falência incidiram sobre os bens deixados por Pinto de Lemos. O traslado de uma escritura de composição de dívida e de recíproca quitação, envolvendo o negociante Eduardo Alexandre Burle, administrador da massa falida de Bastos & Lemos, e Adelaide Gil de Mattos Lemos, evidencia que a viúva do inventariado precisou pagar oito contos de réis a dita massa falida a fim de receber do administrador da falência da firma a alienação dos bens do casal que haviam sido dados como garantia aos credores.⁴⁸⁴

De acordo com a descrição e avaliação dos bens do negociante João Pinto de Lemos, no momento de seu falecimento, seu montante-mor (patrimônio bruto) somava cerca de cem contos de réis. Como verificamos no Quadro 21, parte significativa do seu patrimônio era constituída por bens de raiz, que contabilizaram mais de um terço dos valores totais descritos na avaliação dos bens. Especificados no inventário, todos os bens de raiz que pertenceram a João Pinto de Lemos constituíram-se de imóveis urbanos, com solo próprio, localizados na cidade do Recife e em seus arredores.⁴⁸⁵ Além destes, as dívidas ativas do negociante também representaram um valor expressivo dentro do total dos montante-mor. A propriedade de escravos é outro elemento que merece destaque na constituição do patrimônio do negociante, uma vez que foram declarados no inventário a posse de sete cativos, quatro homens e três mulheres.⁴⁸⁶

Quadro 21 - Bens do negociante João Pinto de Lemos (1871)

Bens de Raiz	78:905\$270
Ouro e Joias	453\$000
Prata	1:168\$000
Móveis e Mobiliário	2:184\$000
Escravos	6:300\$000
Dívidas Ativas	11:531\$925
Monte-Mor	100:542\$195

Fonte: IHGPE. Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos, 1871, caixa 206, fl. 48-59.

⁴⁸⁴ IHGPE. *Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos*, 1871, caixa 206, fl. 32-32v.

⁴⁸⁵ João Frago também verificou a presença de imóveis urbanos na constituição dos bens dos grandes comerciantes da praça de comércio do Rio de Janeiro. Cf.: FRAGOSO, João Luís. **Homens de grossa aventura**: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830, 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 33.

⁴⁸⁶ IHGPE. Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos, 1871, caixa 206, fl. 53, 53v.

Conforme se verifica no Quadro 21, as dívidas ativas (os créditos a serem recebidos) do negociante João Pinto de Lemos também representaram parte significativa de seu monte-mor. Entretanto, se considerarmos ainda os valores das dívidas passivas (os débitos a serem pagos), que no inventário do negociante somaram cerca de quarenta e seis contos de réis, tem-se a dimensão do quanto estava comprometido seu patrimônio em relação ao pagamento de dívidas. A esse respeito, pode-se atribuir que boa parte dessas dívidas foram oriundas de transações comerciais praticadas por sociedades comerciais que João Pinto de Lemos manteve com seus filhos e genro. Como consta no inventário do negociante, tanto a empresa *João Pinto de Lemos & Filho* quanto a *Bastos & Lemos* encontravam-se ainda em processo de liquidação naquela ocasião.⁴⁸⁷

Quadro 22 - Cálculo do patrimônio líquido de João Pinto de Lemos (1871)

Monte-mor	100:542\$195
Dívidas Passivas	46:124\$570
Patrimônio Líquido	54:417\$625

Fonte: IHGPE. Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos, 1871, caixa 206, fl. 48-59.

Se subtrairmos as dívidas passivas do valor referente ao monte-mor, cálculo produzido no Quadro 22, percebemos que quase metade do valor do monte-mor deveria ser destinada ao pagamento das dívidas do espólio. Desse modo, temos indícios dos motivos que levaram alguns dos herdeiros de João Pinto de Lemos a abdicarem do patrimônio paterno, visto que o mesmo estava bastante comprometido com o pagamento de dívidas que, possivelmente, tiveram origem em transações comerciais realizadas por sociedades comerciais familiares. É interessante perceber também que tal situação foi insinuada no texto do necrológio do negociante, no qual lê-se:

*Deixou 14 filhos sendo 9 do seu primeiro consórcio e 5 do segundo, ao quais legou pouca fortuna em proporção da que teve outrora, mas um nome honrado a toda prova, como a ainda poucos anos o julgaram forte casas de Londres que puseram a sua disposição toda a quantia que precisou **na sua emergência comercial que sofreu por culpa de outros**, sem lhe pedirem garantia alguma mais que a sua firma.*⁴⁸⁸

No ano de 1871, o montante do patrimônio legado pelo negociante João Pinto de Lemos a seus herdeiros, na ocorrência de seu falecimento, pode parecer pequeno, ou até

⁴⁸⁷ IHGPE. *Inventário e Testamento de João Pinto de Lemos*, 1871, caixa 206, fl 103 e 121-22.

⁴⁸⁸ Diário de Pernambuco, nº 20, 27/01/1871, p. 2.

mesmo de “pouca fortuna em proporção da que teve outrora”⁴⁸⁹, como menciona o texto de seu necrológico. Uma das características mais expressivas dos patrimônios construídos pelos grandes negociantes, destacada inclusive por alguns estudos historiográficos, foram suas fortunas. Como afirmou Fragoso (1998), por exemplo, Brás Carneiro Leão, um dos maiores negociantes de grosso da praça do Rio de Janeiro deixou, em 1808, uma fortuna líquida de um mil e quinhentos contos de réis.⁴⁹⁰

Entretanto, o estudo da trajetória do negociante João Pinto de Lemos demonstrou que, em certa medida, o legado patrimonial de um indivíduo pode ser transferido para sua parentela ao longo de toda uma vida em comum. Nesse sentido, os interesses mercantis e familiares imiscuem-se como motivações oriundas de uma única ligação, que mantém e ampliam as relações familiares em seu entrelaçamento com contextos econômicos e sociais mais abrangentes. Além do mais, um negociante considerado “bem-sucedido” pode não ser, exatamente, o que consegue constituir a mais rica e vultuosa fortuna, e sim, o que garante prosperidade e perpetuação dos interesses econômicos de seus sucessores.

⁴⁸⁹ Idem.

⁴⁹⁰ FRAGOSO, op. cit., p. 354.

Considerações Finais

Os resultados finais do presente estudo inserem o negociante João Pinto de Lemos no contexto em que viveu e atuou, revelando suas atividades mercantis, assim como seus interesses políticos e individuais.

Mencionado nas fontes como negociante de grosso trato, estive simultaneamente envolvido na economia atlântica e no abastecimento interno. A posição privilegiada experimentada por esse homem de negócios na hierarquia mercantil possibilitou a ele o exercício de múltiplas atividades comerciais, o que permitiu encontrá-lo na direção de casas bancárias e outras corporações mercantis, estabelecendo uma participação econômica e política mais dinâmica que a do simples comerciante.

Através da caracterização da praça comercial do Recife procurei resgatar alguns aspectos da economia local e da atuação dos negociantes portugueses, alguns brasileiros naturalizados, coincidindo com a busca pela apreensão das práticas sociais e comerciais presentes na sociedade brasileira oitocentista.

Outros negociantes grossistas da praça comercial do Recife, e de outros espaços econômicos no Brasil Oitocentista, experimentaram tanto do prestígio quanto da distinção social advindos de uma posição economicamente privilegiada dentro de seus respectivos grupos econômicos. Muitas foram as fortunas formadas no país que possuem raízes calcadas no comércio, e não mais da agricultura, principal fonte de riqueza pessoal desde os tempos do Brasil Colônia. Algumas destas fortunas desfizeram-se, diante dos novos tempos anunciados pelo século XX, outras mantiveram-se e foram legado para as gerações familiares futuras.

No tocante à trajetória do negociante João Pinto de Lemos, tentamos demonstrar a existência de outros fatores, além daqueles puramente econômicos, que colaboraram para que o negociante, e outros membros de sua família, usufríssem de grande distinção social nos meios mercantis e políticos, uma vez que sua fortuna não legou grandes montantes para seus descendentes.

Além disso, as atividades comerciais do referido negociante, caracterizadas na dissertação, demonstram que o mesmo participou de circuitos mercantis periféricos que ligavam o porto do Recife ao mercado internacional. Comercializando, principalmente, bebidas espirituosas e gêneros alimentícios, o negociante não esteve envolvido, por exemplo, na importação de tecidos e fazendas, um dos comércios de importação mais

lucrativos deste período, que ligava os portos brasileiros a entrepostos comerciais na Grã-Bretanha. Assim, outros negociantes grossistas que atuavam em Pernambuco foram mais afortunados, em termos financeiros, do que o negociante João Pinto de Lemos. Entretanto, quando da visita do imperador Pedro II a Pernambuco, em 1859, na ocasião do baile imperial realizado em homenagem a sua visita, o filho primogênito de João Pinto de Lemos, João Pinto de Lemos Jr. foi o primeiro homem, atrás somente do próprio imperador, a valsar nos salões do baile organizado pelas principais famílias da província.

O fato acima descrito, ambientado em uma sociedade ainda fortemente influenciada pelos valores de prestígio e privilégio, nos quais foi pautada a ordem social do Antigo Regime, demonstram a intensidade da distinção social da qual usufruiu o negociante João Pinto de Lemos, e sua família, nos tempos do Império brasileiro. No baile que homenageou a visita do imperador a Pernambuco, o casal que seguiu contradança aberta por Pedro II, não foi formado por um dançarino oriundo das antigas famílias aristocráticas da terra, como os Cavalcanti de Albuquerque – que dominaram o cenário político pernambucano entre as décadas de 1830-50. O dançarino do referido par era um negociante grossista, filho de outro negociante grossista de origem lusitana cuja fortuna não era das maiores da província. Este evento, por si só, denota o tamanho da distinção do grande comércio naquele momento.

No quadro novo definido pela constituição de um mercado mundial animado pelo capitalismo em sua face concorrencial onde “cada vez mais o comércio e a economia envolvem as nações entrelaçando-as a uma política mundial”⁴⁹¹, a ação do Estado Imperial brasileiro orienta-se no sentido de dar maior coesão e ordenamento a seu aparato administrativo e financeiro - bem como ao complexo agrário-comercial - elemento chave da inserção brasileira na economia de mercado.

Apesar de todas as mudanças e da dinamização experimentada pela economia brasileira na primeira década do século XIX a partir das legislações promulgadas nas décadas de 1840 e 1850, como, por exemplo, a Reforma Monetária (1846), a Lei de Sociedades Anônimas (1849) e o Código Comercial (1850), a análise da atuação do negociante de grosso trato João Pinto de Lemos e da praça do comércio de Pernambuco, como também de outros espaços econômicos regionais, podem insinuar tanto a permanência da participação dos grupos de interesses mercantis no esquema de

⁴⁹¹ MATTOS, 1987, p. 80

financiamento das atividades econômicas e a sua autonomia frente ao poder central, como também levanta indícios sobre os destinos dos capitais que outrora eram investidos no comércio atlântico no pós - 1850.

Fontes e Referências Bibliográficas

Fontes manuscritas:

ANRJ, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro:

Ordens Honoríficas/Ordem de Cristo, LEMOS, João Pinto de, 02/02/1842, cx.187.

Ordens Honoríficas/Ordem de Cristo, LEMOS JR., João Pinto de, 15/04/1849, cx.192.

IAHGP, Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco:

Coleção Inventários

Inventário do Comendador João Pinto de Lemos, com testamento, 1871, caixa 206.

Inventário do Comendador Manoel Joaquim Ramos e Silva, com testamento, 1877, caixa 250.

Inventário do Comendador Manoel Gonçalves da Silva, 1863, caixa 154.

Inventário e Testamento de Maria Libânea de Lemos, 1842, caixa 145.

ACMOR, Arquivo da Cúria Metropolitana de Olinda e Recife:

- *Índice de Registros de Batismo, Corpo Santo, 1819.*

ACP, Arquivo da Associação Comercial de Pernambuco:

- *Atas das Sessões da Diretoria, (1839 – 1851); (1851 -1867)*

- *Livro de Ofícios (1839-1851)*

Fontes impressas:

APEJE, Arquivo Público João Hemerenciano: Seção de Obras Raras.

Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e civil para as provincias de Pernambuco, Parahiba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas, Typografia M. F. de Farias, Praça da Independência, Recife-PE, 10 volumes (1850-1860)

Almanak administrativo, mercantil e Industrial de Pernambuco, Typografia M. F. de Farias, Praça da Independência, Recife-PE. 15 volumes; (1860-1875).

APEJE, Arquivo Público João Hemerenciano: Seção de Manuscritos.

Diversos Cónsules, lv.5, 18/08/1848; lv.6, 02/04/1850.

APEJE, Arquivo Público João Hemerenciano, Seção de Jornais Diversos.

- *A Voz do Brasil*: 12/07/1848
- *O Fiscal – Periódico Político e Noticioso*: 13/11/1849
- *A União*: 15/02/1849, n. 75.

ACP, Associação Comercial de Pernambuco:

Relatório da Direção da Associação Commercial Beneficente. Pernambuco, Typografia Freitas & Irmão, 1860

BN, Biblioteca Nacional, Hemeroteca Brasileira Digital:

- *Jornal do Recife*, 24/12/1859, n.52
- *Gazeta do Rio de Janeiro*, 06/09/1821, n.81
- *Diario Fluminense*, 10/12/1829, n° 13.
- *Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro*, 1844.

IAHGP, Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco:

Coleção Miscelânea

- Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco. **Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife em Outubro de 1878**, Recife: M. F. de Faria & Filhos, 1879.

Documentos e livros raros consultados na Internet:

BRASIL. **Coleção das Leis do Império do Brasil**: Câmara dos Deputados, 1851-1860.
<http://www2.camara.gov.br/atividadelegislativa/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao5.html>

BRASIL. “Comissão de Inquérito Sobre o Meio Circulante”. **Relatório da Comissão de Inquérito nomeada por aviso do Ministro da Fazenda de 10 de Outubro de 1859**.

CRL, Center Research Libraries:

- Brazilian Government Documents/ Ministerial Reports:
Fazenda: 1845, 1850, 1859-65.
- UFLAC, University of Florida-Latin American Collection:
Diario de Pernambuco: 1829-1853

SALES, Alberto Jaqueri de. **Dicionario Universal de Commercio**. Trad. e adaptação manuscrita do *Dictionnaire Universel de Commerce*, de Jaques Savary des Brulons, 4 vols. 1813. <http://purl.pt/13945/1/>, consultado em Maio e Junho de 2012.

Bibliografia

ABREU E LIMA, Ignácio de. **Synopsis ou dedução chronologica dos fatos mais notáveis da história do Brasil**. Pernambuco: Tipografia de M. F. de Faria, 1845.

Disponível em:
https://play.google.com/books/reader?id=J2sxAQAAMAAJ&printsec=frontcover&output=reader&authuser=0&hl=pt_BR&pg=GBS.PA14.

ALBUQUERQUE, Débora S. L.; VERSIANI, Flávio R.; VERGOLINO, José R. O. Financiamento e organização do tráfico de escravos para Pernambuco no século XIX. **Texto para discussão/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília: IPEA, 2012.**

ALMEIDA, Maria das Graças Ataíde de. **A guarda nacional em Pernambuco: a metamorfose de uma instituição**. 1986. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1986.

ALMEIDA, Suely C. C. de. **A Companhia Pernambucana de Navegação**. Dissertação de mestrado em História, PPGHIS/UFPE, 1989.

ALVES, Jorge Fernando. **Os brasileiros, emigração e retorno no Porto Oitocentista**. Porto: Faculdade de Letras da UP, 1993.

ANDRADE, Leandro Braga de. **Negócios capitais: práticas mercantis, negociantes e elites urbanas na Imperial Cidade de Ouro Preto, c.1822 – c. 1864**, Rio de Janeiro, 2013. Tese (Doutorado em História), UFRJ.

ARRAIS, Raimundo, **O pântano e o Riacho: a formação do espaço político no Recife do século XIX**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP, 2004.

ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo**. Tradução de Vera Ribeiro. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 1996,

BARTH, Fredrik. **Process and form in social life: selected essays of Fredrik Barth**, vol.1. London: Routledge & Kegan Paul, 1981.

_____. **O guru, o iniciador e outras variações antropológicas.** Rio de Janeiro: Contra Capa, 2000.

BENTIVOGLIO, Julio César. **O Império das Circunstâncias:** o Código comercial e a política econômica brasileira (1840-1860), São Paulo, Tese de Doutorado em História; USP, 2002.

BERNARDES, Denis A. de M. **O patriotismo constitucional:** *Pernambuco, 1820-1822*, São Paulo: HUCITEC/FAPESP, 2006.

BERTRAND, Michel. “*De la familia a la red de sociabilidad*”, *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 61, No. 2 (Apr. - Jun., 1999), pp. 107-135.

BICALHO, Maria Fernanda Baptista. **A cidade e o império:** o Rio de Janeiro no século XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

_____. **O Rio de Janeiro:** uma capital entre dois impérios, 2008.

BRAGA, Nilza Lícia Xavier Silveira. **Entre negócios e vassalagem na Corte Joanina: a trajetória do homem de negócio, comendador da Ordem de Cristo e deputado da Real Junta de Comércio Elias Antonio Lopes (c.1770-1815).** Niterói, 2013. Dissertação (Mestrado em História). UFF.PPGH.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo:** século XV-XVIII. Vol.2. “Os jogos de trocas”. Tradução de Telma Costa. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

_____. **Civilização material, economia e capitalismo:** século XV-XVIII. Tomo 1. Tradução de Maria Antonieta Magalhães Godinho. Lisboa – Rio de Janeiro: Edições Cosmos, 1970.

CADENA, Paulo Henrique Fontes. **Ou há de ser Cavalcanti, Ou há de ser cavalgado:** trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801-1844). Recife. Ed. UFPE, 2013.

CÂMARA, Bruno A. D. **O “retalho” do comércio:** a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco 1830-1870. Recife, 2012. Tese (Doutorado em História). UFPE. PPGH.

CAPELA, José. *O Vinho para o Preto. Notas e textos sobre a exportação do vinho para a África*. Porto: Centro de Estudos Africanos do Porto, 2009 (ebook). Disponível em : <http://www.africanos.eu/ceaup/uploads/EB018.pdf>

CARVALHO, Marcus J.M. de. *Liberdade: rotinas do escravismo no Recife (1822-1850)*. 2ª ed., Recife: Editora Universitária UFPE, 2010.

_____. de. Os nomes da Revolução: lideranças populares na Insurreição Praieira, Recife, 1848-1849. *Revista Brasileira de História*, vol. 23, nº 45, 2003, pp. 209-238.

_____; CAMARA, Bruno Augusto Dornelas. “A Insurreição Praieira”. *Almanack Braziliense*, nº 8, 2008, pp. 5-38

_____.; GOMES, Flávio dos S.; REIS, João J. *El alufá Rufino: tráfico, esclavitud y libertad em el Atlántico negro (c. 1822-c. 1853)*, Havana: Fondo Editorial Casa de las Américas, 2012.

_____. O patacho Providência, um navio negreiro: política, justiça e redes depois da lei antitráfico de 1831. *VARIA HISTÓRIA*, Belo Horizonte, vol. 30, nº54, p.777-806, set/dez 2014.

CASAL, Aires de. *Corografia Brasileira*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1947, tomo II, edição fac-similar.

CAVALCANTI, Nireu. *O Rio de Janeiro setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004

CHAVES, Cláudia Maria das G. O outro lado do Império: as disputas mercantis e os conflitos de jurisdição no Império Luso-Brasileiro. Rio de Janeiro, *TOPOI*, v.7,n.12, jan-jun.2006, pp.147-17

_____. Arte dos negócios: saberes, práticas e costumes mercantis no império luso-brasileiro. *America Latina em La Historia. Económica* [online]. 2009, nº 31, pp. 169-193. <http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n31/n31a6.pdf>

COSTA, F. A. Pereira da. *Anais Pernambucanos*. Recife-PE: Arquivo Público Estadual, 1965.

COSTA, Wilma Peres. *A espada de Dâmocles : o exército, a Guerra do Paraguai e a crise do Império*. São Paulo: Hucitec; Ed. da UNICAMP, 1996.

DIAS, Maria Odila Silva. “A interiorização da metrópole (1808-1853)” In: MOTA, Carlos Guilherme (org.), **1822 Dimensões**, São Paulo: Ed. Perspectiva, 1986

EISENBERG, Peter. L. **Modernização sem mudança**: A indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910), 1.ed. Campinas-SP, Editora Paz e Terra, 1977.

FERREIRA, Carla Maria S. **O Alto Douro entre o livre-cambismo e o protecionismo: a Questão Duriense na economia nacional**, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de Doutorado em História, 2010.

FERREIRA, Marieta de Moraes. **A crise dos comissários de café no Rio de Janeiro**. Niterói, 1977. Dissertação (mestrado em História). UFF/PPGH.

FIGUEIRA DE MELLO, Jeronimo Martiniano. **Crônica da Rebelião Praieira**, 1848 e 1849. Brasília: Senado Federal, 1978.

FRAGOSO, João Luís. **Homens de grossa aventura**: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830, 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

_____. A nobreza vive em bandos: a economia política das melhores famílias da terra do Rio de Janeiro, século XVII. *Tempo*, Rio de Janeiro, nº 15, pp. 11-35

_____. Afogando em nomes: temas e experiências em História Econômica. *Topoi: revista de história*. Rio de Janeiro, PPGHIS/UFRJ, nº 5, 2002, 41-70

_____ e FLORENTINO, M. **O Arcaísmo como projeto**: Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia (c.1790 - c.1840). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRANCO, Bernardo de Souza **Os Bancos do Brasil**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1984.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e Mucambos**: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano. São Paulo: Global, 2004.

GEERTZ, Clifford. The Javanese Kijaji: The Changing Role of a Cultural Broker. In: **Comparative Studies in Society and History**, Cambridge University Press, Vol. 2, nº. 2 (Jan., 1960), p. 229-230

- GINZBURG, Carlo. **O queijo e os vermes**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006
- GRINBERG, Keila. *A Sabinada e a politização da cor na década de 1830*. In: _____; SALLES, Ricardo (org.), **O Brasil imperial**, Volume II: (1831-1870). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- _____. **O fiador dos brasileiros**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.
- GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **A presença inglesa nas Finanças e no Comércio no Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Co. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Co. (1808-1840)**. São Paulo: Editora Alameda, 2012.
- _____. *Uma leitura sobre o Império do Brasil no contexto do século XIX: dialogo com Ricardo Salles*. **Revista Almanak**, Guarulhos, n.4, p. 46-52, 2º semestre, 2012, p. 50.
- HANSEN, Claudia Regina S. de O. **O poder da CBEE em Petrópolis (1909-1927)**. Niterói, 2006. Dissertação (Mestrado em História). UFF/PPGH.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. 21ª ed. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1989.
- _____. **Para uma nova história**. COSTA, Marcos, (org.). São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2004.
- _____. **Capítulos de história do Império**, (org.) Fernando A. Novais, São Paulo: Companhia das Letras, 2010
- HONORATO, Cezar. **O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914)**, São Paulo-Santos: Hucitec, 1996.
- KOSTER, Henry. **Viagens ao Nordeste do Brasil**. 2v. Recife, Fundação Joaquim Nabuco, Ed.Massangana, 2002.
- LACERDA, Antonio Henrique. **Negócios de minas: Família, fortuna, poder e redes de sociabilidades nas Minas Gerais - A Família Ferreira Armonde (1751-1850)**. Niterói, 2010. Tese (Doutorado em História). UFF/PPGH.
- LENZ, Sylvia Ewel. **Alemães no Rio de Janeiro (1815-1866)**. Bauru, SP: EDUSC, 2008.

LEVI, Giovanni, **Centro e periferia di uno Stato Assoluto**, Turin: Rosenberg & Seller, 1985.

_____. **A herança imaterial**. Trajetória de um exorcista do Piemonte no século XVII., RJ, Civilização Brasileira, 2000.

_____. Usos da biografia. In: FERREIRA, M. de M; AMADO, J. **Usos e abusos da História Oral**, 2006, (pp.167-182)

LEVY, Maria Barbara. A Indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas: esboços de história empresarial. Rio de Janeiro: Sec. Mun. de Cultura/EDUFRJ, 1994.

_____. ANDRADE, Ana Maria. “Fundamento do Sistema Bancário no Brasil (1834-1860)”. **Estudos Econômicos**, nº 15, 1985. pp.17-41.

LISBOA, José da Silva. **Princípios de Direito Mercantil e leis de Marinha**. Lisboa: Imprensa Régia, 1819, Tratado V.

LOPES, Teresa da Silva. *Os mercados do vinho do Porto*. In: PEREIRA, Gaspar Martins (coord.) **O Vinho do Porto**, Porto: IVDP, 2003, p. 125-155.

LOPES, Walter de Mattos. “**A Real Junta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação deste Estado do Brasil e seus Domínios Ultramarinos**”: um Tribunal de Antigo Regime na Corte de D. João (1808-1821). Niterói, 2009. Dissertação (Mestrado em História). UFF/PPGH

LUCENA, Manuel de. *Uma leitura americana do corporativismo português*. **Análise Social**, Segunda Série, vol. XVII, nº 66 (1981), (pp. 415-343), p. 418-419. disponível em:<http://www.jstor.org/stable/pdfplus/41011268.pdf?acceptTC=true&jpdConfirm=true>

MADUREIRA, Nuno Luís. **Mercado e privilégios: a indústria portuguesa entre 1750-1834**. Lisboa: Estampa, 1997

MARCONDES, Renato Leite. **Desigualdades regionais brasileiras**: comércio marítimo e posse de cativos. Tese de livre-docência em Economia, Ribeirão Preto, USP, 2005.

MARSON, Isabel A. **O Império do Progresso**: A Revolução Praieira em Pernambuco (1842-1855). São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

MARTINHO, Lenira Menezes. Caixeiros e Pés-descalços: conflitos e tensões em um meio urbano em desenvolvimento. In: MARTINHO, Lenira Menezes e GORENSTEIN, Riva. **Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência**. Rio de Janeiro, Secretária Municipal de Cultura/Divisão Editorial, 1992.

MARTINS, Conceição Andrade. Os ciclos do vinho do Porto: ensaio de periodização. *Análise Social*, vo. XXIV, (100), 1988.

MATTOSO, Kátia M. de Queiros. **Bahia, Século XIX**: uma Província no Império. Ed. Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1992

MARX, K. **O capital: crítica da economia política O processo de produção do capital**; Tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe, vol.I, livro 1º, tomo 1, São Paulo: Nova Cultura, 1996.

MATTOS, Ilmar R. **O Tempo Saquarema**, 1. ed. São Paulo: HUCITEC : [Brasília, DF], 1987.

MEDEIROS FILHO, Olavo de. **O Engenho Cunhaú à luz de um inventário**. Natal: Fundação José Augusto, 1983.

MELLO, Cristiane Figueiredo Pagano de. **Forças militares no Brasil Colonial: Corpos de Auxiliares e de Ordenanças na segunda metade do Século XVIII**. Rio de Janeiro: E-papers, 2009.

MELLO, Evaldo Cabral de. **O Norte Agrário e o Império (1871-1889)**. 2.ed. Rio de Janeiro: TOPLIVROS, 1999.

_____. **Um imenso Portugal**: história e historiografia, São Paulo: Editora 34, 2002.

MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Diário de Pernambuco: Economia e Sociedade no Segundo Reinado**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 1996.

MENDONÇA, Sonia Regina de. **O ruralismo brasileiro: (1888-1931)**. São Paulo: Hucitec, 1997.

MONTEIRO, Denise M. *Casas comerciais Francesas no Brasil e na América Latina*: fontes para a pesquisa histórica. **América Latina en la História Económica**, 5 (9), pp. 53-63, 1998

NABUCO, Joaquim. **Um Estadista do Império**: Nabuco de Araújo, sua vida, suas opiniões, sua época. Rio de Janeiro, tomo I (1813-1857), H. Garnier, Livreiro – Editor, 1899. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/179441>.

NASCIMENTO, Luiz do. **História da Imprensa de Pernambuco (1821-1954)**. vol. IV. Periódicos do Recife, 1821-1850. Recife: UFPE, 1969.

PEDREIRA, Jorge M. V. **Os homens de negócios da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822)**: diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa, Dissertação de doutoramento em Sociologia. Universidade Nova de Lisboa, 1995.

_____. Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais. **Análise Social**, vol. XXVII (116-117), 1992.

PELÁEZ, C. M.; SUZIGAN. **História monetária** do Brasil: análise política, comportamento e instituições monetárias, Rio de Janeiro: IPEA/INPES. 1976.

PIÑERO, Théo L. **”Os simples comissários”** (*Negociantes e Política no Brasil Império*), PPGHS/UFF, Tese de Doutorado, Niterói, 2002.

POLANYI, Karl. **A subsistência do homem e ensaios correlatos**. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

QUINTAS, Amaro. **O Sentido Social da Revolução Praieira**. Disponível em: www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/36396/39117

RIBEIRO, Alan dos S. **A firma Maxwell, Wright & Co. no comércio do Império do Brasil** (c. 1827 – c. 1850), Niterói, Dissertação (Mestrado em História): UFF/PPGH, 2014.

RIBEIRO, Gladys S. “Ser Português ou ser Brasileiro? Algumas considerações sobre o Primeiro Reinado. In: **A liberdade em construção**: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. Rio de Janeiro: FAPERJ/Relume Dumará, 2000.

_____. “Pés-de-chumbo” e “Garrafeiros”: conflito e tensões nas ruas do Rio de Janeiro no Primeiro Reinado (1822-1831)”. **Revista Brasileira de História**. São Paulo, v. 12, n. 23/24, (set. 91/ago. 92), pp. 141-165.

RICARDO, Silvia Carvalho. **As redes mercantis do final do Século XVI e a figura do mercador João Nunes Correia**. São Paulo, 2006. Dissertação (Mestrado em História Econômica).

RIDINGS, Eugene. **Business interest groups in nineteenth-century Brazil**. Cambridge: University Press, 1994.

ROCHA, Manuela Maria e COSTA, Leonor Freire, *Remessas do ouro brasileiro: organização mercantil e problemas de agência em meados do século XVIII: Análise Social*, vol. XLII (182), 2007, 77-98

RODRIGUES, Jaime **O infame comércio**: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1808-1850). Campinas: Ed. UNICAMP, 2000.

ROSAS, Suzana C. **Os Emperrados e os Ligeiros**: a história da Conciliação em Pernambuco, 1849-1857. Recife, Tese de Doutorado em História, UFPE, 1999.

SABA, Roberto N. P. F.. As Praças Comerciais do Império e a Aprovação do Código Comercial Brasileiro na Câmara dos Deputados. *Revista Angelus Novus*, nº. 1. Agosto de 2010

SALLES, Ricardo. **Nostalgia Imperial: escravidão e formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado**. 2.ed. Rio de Janeiro: Ponteio, 2013.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Do bem comum dos povos e de Sua Majestade: a criação da Mesa do Bem Comum do Comércio do Rio de Janeiro (1753). In: AZEVEDO, Cecília; ROLLEMBERG, Denise; KNAUSS, Paulo; BICALHO, Maria Fernanda. (orgs.). **Cultura Política, Memória e Historiografia**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, v.1, 2010.

SERRÃO, Joel. Conspecto histórico da emigração portuguesa. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1224258510R3rFG4jc9La79ZA4.pdf>;

SILVA, Kalina Vanderlei. **O miserável soldo & a boa ordem da sociedade colonial: militarização e marginalidade na Capitania de Pernambuco dos séculos XVII e XVIII**. Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2001

SILVA, Weder Ferreira da. **Colonização, política e negócios**: Teófilo Benedito Ottoni e a trajetória da Cia. do Mucury. (1847-1863). Ouro Preto: Universidade Federal de Ouro Preto, dissertação de mestrado em História, 2009

SILVA, Wellington Barbosa. **Entre a liturgia e o salário: a formação dos aparatos policiais no Recife do século XIX (1830-1850)**. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2003

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. **A MetrÓpole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822**. Rio de Janeiro. Dissertação de mestrado em Geografia, UFRJ, 2012

SOARES, Sebastião Ferreira. **Notas Estatísticas sobre a Produção Agrícola e Carestia dos Gêneros Alimentícios no Império do Brasil**. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, (a 1ª edição é de 1860), 1977.

SOUZA, George Felix Cabral de. La cámara municipal de Recife (1710-1822): perfil de una elite local em la América portuguesa. **Boletín Americanista**, Ano LVIII, n. 58, Barcelona, 2008.

_____. **Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654 – c. 1759)**. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012

SOUZA, Laura de Mello e. **Desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII**. Rio de Janeiro: Graal, 1982.

STEIN, Stanley L.. **Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba**. Tradução de Edgar Magalhães. São Paulo: Brasiliense, 1961.

SWEIGART, Joseph E. **Coffe factorage and the emergence of a Brazilian Capital Market, 1850/1888**. New York: London: Garland Publishing, 1987.

SZMRECSÁNYI, Tamás; AMARAL LAPA, José Roberto do. (org). **História Econômica da Independência e do Império**. 2.ed. São Paulo: HUCITEC, 2002

TAKEYA, Denise M. **Europa, França e Ceará: origem do capital estrangeiro no Brasil**, EDUFRN/HUCITEC, Natal, - São Paulo, 1995.

TERJANIAN, Anoush Fraser. **Commerce and Its Discontents in Eighteenth-Century French Political Thought**. Cambridge: Cambridge Un. Press, 2013.

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, RS (século XIX)**, Rio de Janeiro, 2013, Tese (Doutorado em História), UFRJ

VILLA, Carlos Eduardo Valencia. *A Economia dos Negros Livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*. Niterói, 2012. Tese (Doutorado em História). UFF. PPGH.

WEBER, Max **A gênese do capitalismo moderno**; organização e comentários Jesse Souza; tradução Rainer Domschke. São Paulo: Ática, 2006.

WOLF. Eric. **Parentesco, amizade e relações patrono-cliente em sociedades complexas**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2001.