

A POLÍTICA DOS NEGOCIANTES E O PORTO DO RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XIX*

Théo Lobarinhas Piñeiro (UFF)

Como Cecília Velasco já apontou, os estudiosos que se debruçaram sobre a reforma portuária no Rio de Janeiro, na primeira década do século XX, incorporaram, em seus trabalhos, a visão otimista e defensora da “ação civilizatória” que acompanhou as transformações impetradas na então capital da República. Em tais estudos, o pressuposto dos arautos da intervenção urbana foi quase que naturalizado e seus autores aceitaram, com facilidade, a idéia de que “o sistema portuário oitocentista era anacrônico, ineficaz e prejudicial ao comércio”¹.

Exemplo dessa compreensão pode ser encontrado no entendimento de Sérgio Lamarão, que vê a necessidade de melhoramentos para que, na segunda metade do oitocentos, o porto respondesse bem ao seu papel de “nexo de articulação entre a ferrovia e os navios a vapor”².

Ao contrário, Cecília Velasco consegue demonstrar que, ao contrário do que defendiam os trabalhos criticados e da propaganda daqueles agentes empenhados na reforma,

“o porto do Rio de Janeiro era um enorme complexo de fronteiras fluidas, especialmente disperso, institucionalmente desintegrado e formado por um grande número de unidades privadas e estatais independentes e relativamente diversas entre si, mas nem por isso constituía um sistema caótico ou desorganizado.”³

Afinal, de que está se falando ao constatar este aglomerado de unidades privadas e estatais? Mais importante ainda é procurarmos verificar quem são os agentes sócio-econômicos que irão participar deste enorme complexo e desde quando podem ser encontrados explorando esta atividade, para podermos entender, não apenas sua importância na organização da atividade portuária do Rio de Janeiro, como também as razões de sua primazia, o que permitirá, em outro momento, entendermos sua queda.

O objetivo deste trabalho é analisar o papel dos Negociantes na exploração do espaço do porto, relacionando com sua atuação política, ao longo do século XIX. Devo ressaltar que

* Esta é uma versão modificada da comunicação *O Porto do Rio de Janeiro no Século XIX e a Política dos Negociantes*, originalmente apresentado no **Colóquio portos e cidades: movimentos portuários, atlântico e diáspora africana**, realizado na Universidade Santa Cruz, Ilhéus (BA), em novembro de 2010.

¹ - Maria Cecília Velasco e Cruz. “O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces”. In: **Tempo**. Revista do Departamento de História da UFF, nº 8, Agosto de 1999, p. 2. Disponível em www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf.

² - Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão. **Dos Trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal das Culturas, 2006, p. 55.

³ - Maria Cecília Velasco e Cruz. Ob. cit., p.

este é um trabalho em fase inicial, que pretende realizar uma pesquisa mais profunda sobre a atuação dos *homens de negócios* na atividade portuária, especialmente apreender a lógica de acumulação que tal atuação permitiu. Em especial, o desenvolvimento da pesquisa visa entender também a transferência de atribuições estatais à iniciativa privada, inserindo-a na natureza e dinâmica do Estado Imperial.

QUEM SÃO OS NEGOCIANTES?

Ao desembarcar no Rio de Janeiro, no dia 8 de março de 1808, d. João, Príncipe Regente de Portugal, passadas as comemorações, teve que dedicar-se aos encargos de montagem da estrutura do aparelho de Estado, para administrar o Império lusitano a partir da nova capital. Era, portanto, o momento de tomar contato com os problemas, personagens e dificuldades da nova capital.

De imediato, tomou conhecimento de que havia pelo menos um conjunto de pessoas capaz de se fazer ouvir e defender seus interesses, principalmente diante da necessidade de recursos que tinha a monarquia. De fato, desde o final do século XVIII, formavam

“(…) um forte grupo de pressão, individualizado e independente dos grandes fazendeiros, capazes de fornecer crédito ao Rei e aos proprietários rurais e que se faziam representar na Câmara Municipal e diretamente junto ao Rei e aos órgãos da cúpula da administração da metrópole.”⁴

Constituíam o mais importante segmento econômico da cidade, sendo responsáveis pela circulação de mercadorias, integrando a estrutura do comércio atlântico português.

A atividade comercial no Rio de Janeiro, e a sociedade colonial, tinham uma hierarquia integrada à lógica das sociedades pré-industriais da Europa⁵, embora com a peculiaridade de se inscrever em uma sociedade escravista exportadora. Deixando-se de lado os escravos ao ganho, os negros livres e os mascates, que vendiam de porta em porta, pode-se encontrar, entre os chamados estabelecidos,

“(…) os taberneiros, com suas vendas espalhadas pelos subúrbios (...) no patamar seguinte ficavam os muitos donos de pequenas lojas, às vezes não desligados do artesanato, donos de pequenos armazéns, comerciantes de tecidos, etc. Os pequenos e médios atacadistas, principalmente quando responsáveis pela distribuição de produtos importados pelo interior do país ou pela compra de alguns produtos de exportação, já se encontravam mais próximos do ápice.”⁶

⁴ - Eulália Maria L. Lobo. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital financeiro*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, vol. 1, p. 56.

⁵ - João Luís Ribeiro Fragoso. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na Praça do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, 1992, ob. cit. p. 253 e segs.

⁶ - Jorge Caldeira. *Mauá. Empresário do Império*. São Paulo, Companhia das Letras, 1995, p. 70.

Estavam próximos, mas não estavam no ápice, uma vez que a maneira como funcionava o comércio atlântico português e a economia escravista brasileira haviam criado um forte grupo que controlava tal atividade, com uma inserção social específica. Assim,

“(…) o topo de pirâmide [da hierarquia comercial] era reservado a uns poucos eleitos, os grandes atacadistas que cuidavam da compra e venda de mercadorias em províncias distantes e no exterior. Um lugar nessa seleta confraria só era obtido depois que a Junta de Comércio desse ao candidato um registro, que permitia usar o título de *comerciante de grosso*. Somente com esse registro um comerciante podia realizar transações internacionais, e só obtinham o registro os que satisfizessem exigências rigorosas: ter reputação ilibada e comprovar uma reserva financeira capaz de garantir seus clientes contra os riscos dos negócios.”⁷

No momento da chegada da Corte ao Rio de Janeiro, este seletivo grupo, que já vinha se fortalecendo desde a segunda metade do século anterior, encontrava-se no controle da economia da cidade, atuando no grande comércio através do império português, retirando grandes lucros especialmente da circulação de cativos entre a África e o Brasil.

Entretanto, cabe explicar que, por *Negociante*, estou entendendo o proprietário de recursos monetários que, além da esfera da circulação, atua no abastecimento, no financiamento, investe no tráfico de escravos, o que permite que controle setores-chaves da economia, inclusive na produção escravista, face ao papel que desempenha no crédito e no fornecimento de mão-de-obra. Uma de suas características é a multiplicidade e diversidade⁸ de suas atividades, detendo uma posição privilegiada na sociedade brasileira e seja capaz de influir decisivamente tanto nos rumos da economia e da política do país. Atua tanto na atividade comercial, como pode ser encontrado na manufatura, nas casas bancárias, companhias de seguro, bancos, etc.⁹

Esta fração de classe participará ativamente do processo de independência, formando com os Proprietários de Terra e Escravos o *bloco no poder* que consolidará e governará o Império¹⁰.

⁷ - Jorge Caldeira. Mauá. Empresário do Império. Ob. cit., p. 70.

⁸ - João Fragoso, ob. cit., demonstra que a capacidade de diversificar sua área de atuação, funcionando no abastecimento, na exportação e importação, crédito - público ou privado - e ainda na arrematação de impostos é característica fundamental na definição do que estou denominando NEGOCIANTE.

⁹ - Geraldo de Beauclair Mendes de Oliveira. *A Construção Inacabada: a economia brasileira, 1822-1860*. Rio de Janeiro, Vício de Leitura, 2001.

¹⁰ - Ver: Théó Lobarinhas Piñeiro. “Negociantes, independência e o Primeiro Banco do Brasil: uma trajetória de poder e de grandes negócios”. In: *Tempo*. Revista do Departamento de História da UFF, nº 15, p.71-91, 2003.

OS NEGOCIANTES E O PORTO

A chegada da Corte portuguesa no Rio de Janeiro e o fim do estatuto colonial – pelo menos do ponto de vista econômico – trouxeram um grande aumento do movimento do porto carioca. Segundo Corcino Medeiros dos Santos, a entrada de navios passou de 216 em 1798 para 467, em 1808¹¹. Tal crescimento irá prosseguir ao longo dos anos seguintes, não só pelo aumento da população, que fará subir o número de embarcações ligadas ao abastecimento, como também pela nova situação da cidade de capital do império, centralizando – em boa parte – o comércio de importação e exportação e ainda, relacionada ao papel de destaque que se consolida como distribuidor de produtos importados, seja para outras cidades do Brasil, seja para outras regiões da América, especialmente a do Prata. Constatando tal crescimento, Sérgio Lamarão afirma que, se em 1807 entraram na baía de Guanabara 778 navios, em 1811, o número de embarcações já ultrapassava os 5.000¹².

De todo o modo, as instalações apertadas do porto, quando da chegada de D. João, não mais se coadunavam com as necessidades do comércio, seja internacional, seja de cabotagem. De fato, ainda no século XVIII, foi iniciado o movimento de ocupação da área entre a Prainha e a Saúde, para o desembarque e armazenagem de produtos agrícolas e industriais importados, conforme informa Noronha Santos¹³.

A ocupação mercantil da região vincula-se à transferência, da rua Direita para o Valongo, do mercado de escravos, de acordo com as ordens do então Vice-Rei do Brasil, o segundo Marquês do Lavradio. Tal mudança, como bem observou Sérgio Lamarão,

“significou também um importante marco no processo de especialização espacial da cidade, pois ao mesmo tempo que confiava ao Valongo o exercício do comércio negreiro, retirava da rua Direita uma atividade que não condizia com as atribuições daquela que já era a principal artéria da cidade.”¹⁴

Por todas essas razões, e especialmente à pressão que as operações portuárias sofriam – pois o movimento era grande e a necessidade de despachar os navios crescia – o Príncipe Regente, em decreto de 21 de janeiro de 1809, determina a demarcação, pelo Conselho da Fazenda, de terrenos nas praias da Gamboa e do Saco do Alferes, destinado à construção de trapiches, “*a quem mais oferecer e possa em breve tempo edificar*”¹⁵.

¹¹ - Corcino Medeiros dos Santos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro, Expressão e Cultura, 1993, p. 81.

¹² - Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão. *Dos Trapiches ao porto...*, ob. cit., p. 37.

¹³ - Francisco Agenor Noronha Santos. *Meios de Transportes no Rio de Janeiro (história e legislação)*. Rio de Janeiro, Jornal do Commercio, 1934, vol. 2, p. 267-268.

¹⁴ - Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão. *Dos Trapiches ao porto...*, ob. cit., p. 27.

¹⁵ - Coleção de Leis do Brazil, 1809.

E as edificações se multiplicaram. Deste período, até 1848, podemos identificar a existências de vários trapiches, alguns de grande porte, como o do Bastos, do Cleto, da Ordem, da Prainha, entre outros¹⁶. Os trapiches não apenas se multiplicavam, como recebiam – com o passar do tempo – novas atribuições, inclusive desempenhando um papel muito importante para o Fisco, a tal ponto que o Relatório do Ministro da Fazenda de 1840, já chamava a atenção da dependência existente em relação aos trapiches particulares¹⁷.

Os já citados Sérgio Lamarão e Cecília Velasco vinculam a assunção de funções estatais pelos grandes Negociantes às dificuldades existentes, seja por parte do governo joanino, seja pelo governo imperial, de investimentos. Por sua vez, Cezar Honorato chama a atenção para “a inexistência de qualquer lógica ou projeto que visasse implementar uma racionalidade a toda ao conjunto que se poderia chamar de comunidade portuária.”¹⁸

Sem prejuízo das corretas avaliações desses estudiosos, com as quais concordo inteiramente, gostaria de acrescentar uma outra razão: a importância política – e econômica, é claro – dos Negociantes. Chamo a atenção para o fato de que, desde o período colonial, mas para o que estamos estudando isto é fundamental, durante o governo de D. João e durante boa parte do Império, a estrutura de recolhimento de impostos foi baseada no sistema de arrematação. Neste sistema, o Estado, mediante um adiantamento feito pelo arrematador, transfere a ele o direito de cobrar os tributos devidos, ficando com o lucro advindo desta operação¹⁹. Este ponto, da relação entre o sistema de arrecadação e as interfaces políticas é muito importante, uma vez que

“Os modos de arrecadação sejam através dos contratos privados ou da administração pública, fazem parte, portanto, de uma dimensão constitutiva da compreensão dos processos fiscais e com ele, a construção política material do próprio Estado.”²⁰

Deste modo, entendo que, como já disse anteriormente, o Império do Brasil é produto de uma aliança de frações de classes, mais especificamente entre *Proprietários de Terra e Escravos* e *Negociantes*, aliança esta na qual é preciso considerar os setores dominantes

¹⁶ - Brasil Gerson. *História das Ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Prefeitura do Distrito Federal/Secretaria Geral de Educação e Cultura, 1959, p. 152 e segs.

¹⁷ - BRASIL. *Relatório do Ministro da Fazenda Manoel Alves Branco*. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1840, p. 27.

¹⁸ - Cézár Teixeira Honorato. *Río de Janeiro: puerto, negocios y ciudad*. Comunicação apresentada ...

¹⁹ - Márcia Eckert Miranda. *A estalagem e o império: crise do antigo regime, fiscalidade e fronteira na Província de São Pedro (1808-1831)*. Tese de Doutorado. UNICAMP/Instituto de Economia. Campinas, 2006. Ver também: Ubaldo César Balthazar. *História do Tributo no Brasil*. Florianópolis, Fundação Boiteux, 2005.

²⁰ - Maria Isabel Basílico Célia Danieli. *Economia Mercantil de Abastecimento e Rede Tributária: São Paulo, Séculos XVIII e XIX*. Tese de Doutorado. UNICAMP/Instituto de Economia. Campinas, 2006, p. 195.

regionais, que se expressam pela sua dominação nas Províncias, participando ativamente do processo político do país²¹. Assim, penso que devemos entender como as relações entre tais frações se materializa no interior do aparelho de Estado, através das diversas políticas empreendidas, entre as quais a tributária e o sistema de arrecadação de impostos que, no caso, permite uma forma de distribuição da riqueza produzida entre os integrantes do *bloco no poder*. A execução orçamentária seria a outra maneira dessa distribuição, mas foge ao escopo do presente trabalho.

Se, com a ruptura política com Portugal, tem início uma série de normas que visam ampliar e aprofundar a fiscalização sobre os Negociantes, é também fato que os mesmos mostravam sua força junto ao governo do Império. Em 1826, por exemplo, o Ministério da Fazenda é obrigado a reafirmar a decisão já existente de que os trapicheiros “deveriam informar à Administração quais os gêneros que embarcavam em consequência do despacho”, se as mercadorias mencionadas nas guias não saíssem por inteiro²². Em 1829, o Ministro da Fazenda informa que passaria a existir, em cada trapiche onde fossem armazenados gêneros para exportação, um Agente da Administração. Longe de ser uma interferência direta e controle sobre os donos de trapiches, tal medida, como bem ressalta o ministro, atendia ao pedido dos próprios Negociantes, que se queixavam das regras de fiscalização(grifos meus). O agente garantiria o entendimento entre as partes e o Fisco.²³

É neste sentido que ganha importância o chamado *trapiche alfandegado*, entendido como aquele que “além de funcionar como estabelecimento particular, tem uma delegação da alfândega pela qual correm dos despachos, fazem-se as verificações, etc”²⁴.

Os *trapiches alfandegados* são talvez a melhor síntese da imbricação entre *Negociantes* e governo, isto é, nos ajuda a entender a importância política e econômica dessa fração. Não cabe, neste trabalho, reconstruir toda a lógica de alfandegamento dos trapiches, nem mesmo a maneira como funcionavam. A bibliografia utilizada até aqui já o fez muito bem, em especial o já citado artigo de Cecília Velasco. Entretanto cabe uma discussão.

²¹ - As reflexões acerca da natureza de classes do Estado Imperial estão desenvolvidas em Théó Lobarinhas Piñeiro. “As Classes Sociais na Construção do Império do Brasil”. In: MENDONÇA, Sonia Regina de (Org). *Estado e Historiografia no Brasil*. Niterói: EDUFF, Rio de Janeiro: FAPERJ, 2006, p. 71-85.

²² - Maria Cecília Velasco e Cruz. “O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces”. Ob. cit., p. 9.

²³ - Idem, ibidem, p. 9.

²⁴ - Antonio de Moraes Silva. *Diccionario da Lingua Portuguesa*. 8ª ed., Rio de Janeiro, Empreza Litteraria Fluminense, 1890, APUD Maria Cecília Velasco e Cruz. “O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces”. Ob. cit., p. 10.

Por um lado, como aponta a autora, este alfundegamento implica em maior interferência fiscalizadora do Estado e o afastamento desses trapiches da liberdade do mercado, ficando restrito às mercadorias previstas na legislação própria. Por outro, devemos perceber que, desde o final da década de 1820, como ilustrado em passagem anterior, o fisco não é mais um grande problema. Além disto, ao aceitarem essa nova função, esses Negociantes estão trocando uma pretensa liberdade de mercado pela garantia de armazenamento, tarifa fixa por seus serviços e avançando em sua atuação como agente público.

Paralelamente, não podemos esquecer a força da organização desses Negociantes, que lhes renderia vários privilégios ao longo do século XIX e a ela extrapolando²⁵. No início do século XX, por exemplo, mais especificamente pouco depois da inauguração das obras de reforma do Porto do Rio de Janeiro, em 1910, a Associação Comercial do Rio de Janeiro conseguiu assegurar, junto ao Ministério da Fazenda, a permanência dos armazéns particulares naquela área por tempo indeterminado²⁶.

Ao longo do período, depois disto, é fato que os proprietários foram perdendo este direito. Entretanto, foram fortes suficientes para garantir o interesse das grandes empresas, pois puderam se instalar “novos terrenos e na operação de partes do novo cais”²⁷.

Por fim, caberia ainda perguntar aos que acreditam que os *donos do dinheiro* foram afastados de tais atividades: o que justifica a referência ainda aos *trapiches alfundegados* em uma legislação de 1998?²⁸

²⁵ - Théó Lobarinhas Piñeiro. **Os Negociantes e suas Entidades no Império do Brasil**. In: A Casa do Empresário. Trajetórias da Associação Comercial do Rio de Janeiro.1 ed.Rio de Janeiro : FGV, 2009, v.1, p. 73-113.

²⁶ - Nívea Vieira da Silva. **A ACRJ e O PORTO: A Atuação da Associação Comercial do Rio de Janeiro na primeira grande reforma do Porto do Rio de Janeiro em 1910**. Comunicação apresentada no VI Simpósio Nacional Estado e Poder: Cultura. Aracaju, 2010.

²⁷ - Cézár Teixeira Honorato. *Río de Janeiro: puerto, negocios y ciudad...*, ob. cit.

²⁸ - Departamento Nacional de Registro de Comércio. INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 70, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1998. DOU, 4 de janeiro de 1999.