

DOI:

<https://doi.org/10.21789/24222704.1758>

Sugerencia de citación: Ribeiro, A. dos S. (2021). "The leading commission-house of Rio de Janeiro": os negócios da Maxwell, Wright & C.o. (c. 1827-c. 1850). *tiempo&economía*, 8(2), 48-74. <https://doi.org/10.21789/24222704.1758>

"The leading commission-house of Rio de Janeiro": os negócios da Maxwell, Wright & C.o. (c. 1827-c. 1850)¹

"The Leading Commission-House of Rio de Janeiro": The Maxwell, Wright & Co. Business (1827-1850)

Alan dos Santos Ribeiro

Mestre em História, Universidade Federal Fluminense. Professor do ensino básico, técnico e tecnológico, Colégio Pedro II, campus São Cristóvão II.
Pesquisador autônomo, Brasil
<https://orcid.org/0000-0002-8696-5617>
alan.ribeiro.1@cp2.edu.br

RESUMO

A firma anglo-americana Maxwell, Wright & Co. teve posição de destaque nas rotas atlânticas de comércio a partir da cidade do Rio de Janeiro em meados do século XIX. Seus ramos de atividade eram os mais variados, mas, acima de tudo, a empresa atuou no comércio cafeeiro para os portos dos Estados Unidos da América. Nos anos 1840, a firma era a principal exportadora de café da praça carioca e de todo o Império. O presente trabalho visa

¹ Algumas partes deste artigo foram apresentadas em congressos ao longo dos anos. Seu resultado em forma conjunta é inédito.

a analisar a inserção dessa empresa estrangeira na economia brasileira das três primeiras décadas do Brasil independente.

Palavras-chave: história de empresas, história econômica, comércio, tráfico de africanos.

Códigos JEL: N80, N7, N76, F19.

ABSTRACT

The Anglo-American firm Maxwell, Wright & Co. had a prominent position in the Atlantic trade routes from the city of Rio de Janeiro during the mid-1800s. Its business branches were varied, although the company mainly operated in coffee trading toward U.S. ports. In the 1840s, the firm was the main coffee exporter in Rio de Janeiro and the whole Brazilian Empire. This work aims to study the insertion of this foreign company in the Brazilian economy during the first three decades of independent Brazil.

Keywords: history of firms, economic history, commerce, slave trade.

JEL Codes: N80, N7, N76, F19.

INTRODUÇÃO

No final dos anos 1850, os reverendos Daniel Parish Kidder e James Cooley Fletcher publicaram seus relatos de viagem pelo Império no livro *Brazil and the Brazilians*. Após linhas e mais linhas sobre aspectos geográficos e sociais da Corte, os autores assim descreveram uma parte central do porto do Rio de Janeiro:

From the Post-Office we next seek the large commercial trapiche (warehouse) of Messrs. Maxwell, Wright & Co. This establishment has long been known as the leading commission-house of Rio de Janeiro. It was built up under the supervision of the vigilant and prompt Mr. Joseph Maxwell, of Gibraltar, and various members of his family, in connection with Messrs. Wright of Baltimore. Few Americans and Englishmen have gone to Rio without receiving attentions from some one of the principals or employees of this house. At the abundantly-spread table in the dining-room of the trapiche, many have made their first acquaintance with Brazilian dishes and with the refreshing fruits of the tropics. (Kidder & Fletcher, 1857, p. 36)

Em tom laudatório, os religiosos estadunidenses descreviam o prestígio e a riqueza das estruturas da empresa Maxwell, Wright & Co.

Formada pelo inglês Joseph Maxwell (1772-1854) e pelo norte-americano William DeCourcy Wright (1795-1864), a firma se destacou nas rotas atlânticas de comércio a partir da Corte Imperial do Rio de Janeiro em meados de 1800, sendo provavelmente a maior empresa de importação-exportação da cidade. O objetivo do presente texto é apresentar, em linhas gerais, esse ator social e seus principais negócios desempenhados nas três primeiras décadas do Brasil independente, de finais de 1820 até a metade do século XIX.

Primeiramente, é fundamental aclarar algumas escolhas teóricas e procedimentos metodológicos que tornaram possível este estudo. Suas fontes primordiais são os periódicos de época, em especial o *Jornal do Commercio* e o *Diário do Rio de Janeiro*, bem como almanaques mercantis, como o *Almanaque Laemmert*². A contabilização das seções comerciais dos periódicos permitiu a formação de um banco de dados das viagens de importação e exportação consignadas pela empresa³.

Do ponto de vista teórico, este estudo acompanha certa trilha de história empresarial na qual as empresas são apreendidas em *perspectiva ampla*, isto é, como partes integrantes de processos gerais em que estão inseridos. Nas palavras de Maria Bárbara Levy,

as empresas são parte da sociedade e não se pode estudá-las sem levar em conta as articulações recíprocas entre as relações sociais e as práticas empresariais. A empresa é parte de um sistema de instituições interatuantes, no qual lhe cabe a produção de bens [ou serviços]. Como parte orgânica da sociedade, sua atuação repercute sobre a estrutura social na qual se desenvolve e é, por sua vez, influenciada por ela. (1994, p. 27)

Assim, na interação entre os processos socioeconômicos mais amplos de determinado *tempo* e as atividades da Maxwell, Wright & Co. a partir do Rio de Janeiro, concebemos a sua *trajetória*. Como ensina Carlos Gabriel

2 Como a pesquisa se deu nos quadros de uma dissertação de mestrado, infelizmente não foram consultadas as fontes sobre a empresa em arquivos estadunidenses, como cartas, balanços etc., que seriam de extrema valia para analisar as estratégias da firma.

3 Muitas vezes, um registro de viagem implicava dois ou três anúncios analisados. A sistematização e o cruzamento desses dados nos permitiram elaborar mapas analíticos de cada circuito e cada mercadoria comercializada pela firma. As fontes estão disponíveis na Biblioteca Nacional, no Rio de Janeiro, e na Hemeroteca digital da Biblioteca Nacional. Mais informações, conferir o site www.hemerotecadigital.bn.br

Guimarães, “o estudo das histórias particulares da economia [...] são pontos de vista sobre a história econômica global” (2012, p. 51).

Dessa forma, o objetivo aqui não é qualificar o contexto histórico, político e econômico, como adequado ou não para o bom andamento de negócios, mas sim perceber de que maneira essas estruturas existentes condicionam e, ao mesmo tempo, são influenciadas pela ação da empresa. Trata-se, acima de tudo, de historicizar o objeto analítico, investigar seus negócios e estratégias na procura do sentido de sua estrutura em seu tempo (Fernández & Lluch, 2015).

Se, no começo da segunda metade do XIX, a empresa era “*the leading commission-house of Rio de Janeiro*”⁴ e sua opulência era largamente reconhecida, esta pesquisa busca entender como ela chegou até ali. Eis algumas questões: quais eram seus negócios e suas estratégias de operação? Como era a sua estrutura organizativa? Como respondiam ao contexto político e econômico da época? Ou melhor, quais relações podemos traçar entre o contexto e sua agência? Como construiu sua riqueza?

A COMPOSIÇÃO DA FIRMA

A Maxwell, Wright & Co. é uma junção de dois núcleos familiares de negociantes. O primeiro deles é a família inglesa Maxwell. Seu patriarca, nascido em Gibraltar (colônia inglesa à época), emigrara ao Brasil por volta de 1809, logo após a abertura dos portos brasileiros às “nações amigas” da metrópole portuguesa, notadamente a Inglaterra. Já em 1811, casa-se com Maria Rosa de Souza, oriunda de uma importante família portuguesa (*Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro*, série HM 47389, caixa 2359, folhas 4 e 8 do primeiro documento manuscrito; e folha 3 do segundo documento). O outro ramo remete à família Wright, negociantes e donos de terras e escravos da região de Maryland, Estados Unidos. William Wright chega ao Rio inicialmente em 1823, para exercer o cargo de cônsul dos Estados Unidos no Brasil entre 1825 e 1834⁵ (Jarnagin, 2008; Horne, 2010).

O gráfico 1 organiza as participações das famílias na firma durante certo período dos anos 1840. John Skinner Wright era sobrinho de William. Já William Jones e George Rudge eram casados com duas das filhas de Joseph

4 Em tradução livre, “a principal casa comissária do Rio de Janeiro”.

5 Diário do Governo 29/7/1823, p. 144.

Maxwell. Portanto, a participação majoritária (60 %) naquele momento era do ramo familiar dos Maxwell, que completava a sociedade com o filho José Maxwell Jr. É importante notar a elevada idade do patriarca Joseph Maxwell à época.

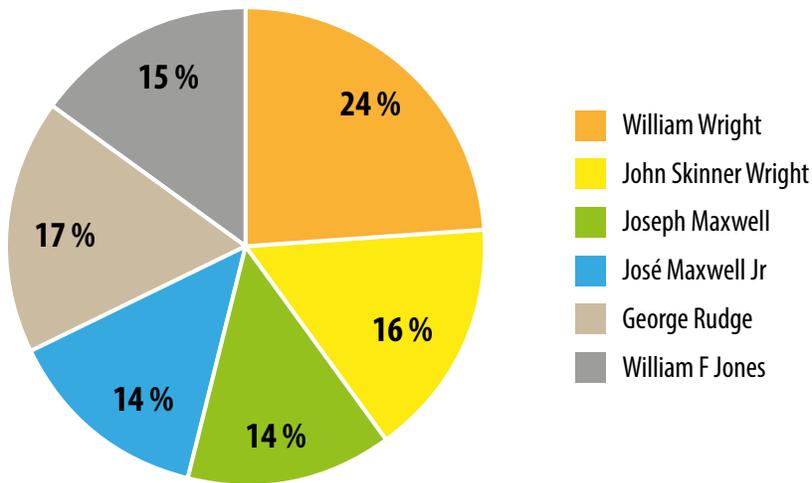


Gráfico 1. Composição da empresa entre 1844 e 1849

Fonte: Jarnagin (2008, p. 111).

Sem dúvida, essas informações atestam a classificação da firma como uma *sociedade familiar* que utilizava de uma rede de sociabilidade ligada a ela para construir seus negócios (Guimarães, 2012). Mesmo que a presente análise não avance para os anos 1850, sabe-se que a morte de Joseph Maxwell, em 1854, gera uma reorganização da firma sobre outra composição acionária, em 1859, na qual permanecem a parceria dos mesmos dois núcleos familiares (Correio Mercantil, 1859). Assim, a firma em questão não só se enquadra em certa definição de *empresa familiar* — negócio juridicamente independente e controlado por famílias por pelo menos duas gerações —, mas também como *famílias empresárias* (Fernández & Lluch, 2015), ainda que as autoras dessa formulação estejam preocupadas (e os outros autores da obra coletiva) com a especificidade da forma familiar na Espanha e na América Latina num período histórico posterior ao do nosso estudo.

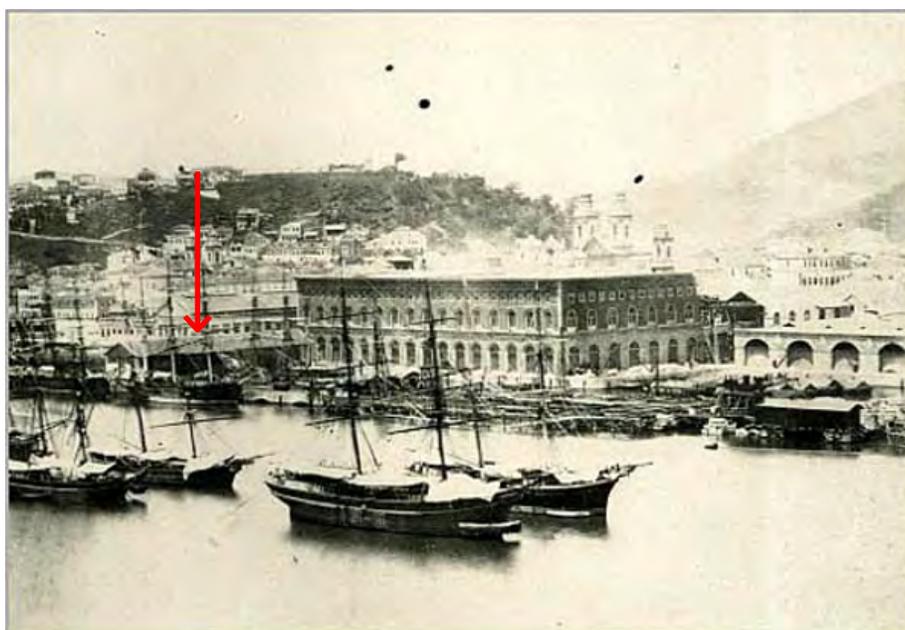
Inicialmente, a empresa esteve localizada na rua detrás do Hospício (atual Buenos Aires, centro do Rio de Janeiro). Em 1840, a sede passa à Praia do Peixe e depois, em 1850, à rua do Mercado n.º 14 (*Diário do Rio de Janeiro*, 1838; *Pequeno Almanak* 1842; *Almanaque Laemmaert para o anno de 1850*). Na verdade, ambos os endereços indicam uma mesma localização, isto é,

de 1838 até os anos 1850, a empresa estava instalada rente ao porto da cidade. Após longa negociação com poderes políticos locais e nacionais, os Maxwell passaram a controlar o principal cais do porto do Rio à época, o Trapiche da Cidade, depois chamado “Trapiche Maxwell”, descrito de forma elogiosa na abertura deste artigo. A figura 1⁶ indica a proximidade da sede da empresa ao dito ancoradouro. A utilização e a ampliação dessa estrutura foram cruciais para o ágil manejo das importações e das exportações da empresa, como veremos mais adiante.

Figura 1. O Trapiche Maxwell (seta), o prédio do Lloyds e o novo cais em construção no Rio de Janeiro, 1865

Nota: Atrás do prédio, o Morro do Castelo (derrubado no século XX) e as torres da Igreja da Rua da Direita (atual rua Primeiro de Março, centro histórico do Rio de Janeiro). A empresa estava localizada ao lado do trapiche, no coração do porto à época.

Fonte: <http://www.djweb.com.br/historia/seculo19/vedani2.htm>



OS NEGÓCIOS DA EMPRESA E O SEU TEMPO

O recorte temporal deste estudo corresponde ao período de formação do Estado imperial brasileiro, da Independência em 1822 até meados do século XIX. Se o ponto de chegada desse processo coroa a constituição de um Estado imperial centralizado, eliminadas as ameaças de fragmentação territorial, coroa também a constituição de uma *classe senhorial* escravista, cujo grupo político dirigente, os saquaremas, logra imprimir a direção política

⁶ Agradeço a Thiago Mantuano pelas informações sobre a família Maxwell. Para longos detalhes sobre o Trapiche, conferir o capítulo 3 da dissertação (Ribeiro, 2014).

centralizadora desse mesmo Estado (Mattos, 2004). Contudo, esse processo não se dá sem rusgas. As lutas em torno da cidadania e dos direitos, da construção de instituições estatais, da representação política e da aplicação dos dispositivos legais, marcantes do Primeiro Reinado (1822-1831), prolongam-se pela década de 1830 adentro (Ribeiro, 2008). As revoltas do Período Regencial (1831-1840), especialmente a Farroupilha (1835-1845) no extremo sul do país, também compõem esse momento político conturbado da formação estatal.

Na síntese de Ricardo Salles,

a construção do Estado nacional no Brasil se deu como parte do grande contexto de desenvolvimento do mercado mundial capitalista, acirramento das contradições e conflitos sociais, formação dos Estados nacionais e recrudescimento da escravidão, assim como das resistências escravas, em determinadas áreas das Américas. Essa construção foi resultado e resultou na formação de uma classe senhorial escravista que estendeu sua dominação sobre todo o território da nova nação. (2008, p. 46)

Ao mesmo tempo, a construção do Estado brasileiro está relacionada, via economia do café, ao processo de formação de um mercado internacional de "consumo e insumos, inclusive de mão-de-obra, em escala atlântica, propiciados pelo desenvolvimento do capitalismo industrial" (Salles, 2012, p. 17). Isto é, a produção escravista cafeeira especialmente do Vale do Paraíba (Rio de Janeiro), um dos pilares da constituição da classe senhorial e do Estado imperial, constitui-se enquanto uma *economia mercantil-escravista* (Mello, 1998).

Do ponto de vista dos negócios da empresa, poderia se tratar de um período complicado e, dependendo da atividade implementada, de alto risco. Utilizando uma tipologia de riscos (Casson & Da Silva Lopes, 2013) e tomados os devidos cuidados com a historicidade do objeto, poderíamos descrever alguns contextos como de riscos institucionais no plano político, especialmente no que tange à gestão das instituições estatais (Parron, 2011). A título de exemplo, durante o Período Regencial, contexto de violentas revoltas, as relações comerciais da empresa com o porto sulista do Rio Grande estiveram, segundo as fontes consultadas, interrompidas entre 18 de abril de 1839 e 22 de março de 1844. Com o fim da Farroupilha, em 1845,

as viagens comerciais da firma para o dito porto voltam a se intensificar⁷ (Berute, 2011).

Assim, não é possível analisar de forma absoluta as atividades comerciais da empresa somente pelo âmbito de sua agência. Pois, apesar da conjuntura conturbada, o processo histórico geral de crescimento da economia cafeeira conectada ao desenvolvimento de um mercado de massa internacional de café, processo do qual a empresa é um agente fundamental, é o que possibilita o deslanchar das suas atividades mercantis. Em suma, a conjuntura política instável e incerta não impediu os bons negócios.

A descrição do processo é bem conhecida. A produção brasileira de café cresce de maneira notável desde 1810. Já em 1830, o Brasil assume a liderança mundial no *ranking* dos produtores, mesmo momento em que o café supera o açúcar no primeiro lugar da pauta das exportações brasileiras. Em meados do século, o Brasil, alavancado especialmente pelo Vale do Rio Paraíba, chega a concentrar mais de 50 % da produção mundial (Prado Jr, 1971; Marquese & Tomich, 2011).

Na outra ponta desse circuito econômico em formação, a demanda de café cresce na medida em que o item se integra ao consumo da classe trabalhadora e das classes médias da Europa, e principalmente dos Estados Unidos. Não mais um produto de circulação restrita, mas sim generalizado, num “mercado de massa industrial do século XIX” (Marquese & Tomich, 2011, p. 361). É sempre importante lembrar que a população dos Estados Unidos (contexto de expansão territorial) cresce vertiginosamente durante o período em questão e, com isso, a demanda pelo produto, agora como produto de *massa* (Topik & Samper, 2006). Segundo um estudo, o comércio dos Estados Unidos com o Brasil “duplicou em valores dolarizados entre a década de 1820 e a de 1830, e em seguida deu um salto na década de 1850, alcançando em 1857 um valor seis vezes maior do que o registrado em 1821” (Harber & Klein, 1992, p. 242). A destacada relação comercial Brasil-Estados

7 A também chamada “Revolução Farroupilha” foi uma revolta autonomista ocorrida na província do Rio Grande do Sul, entre 1835 e 1845. Os conflitos entre a oligarquia regional e o centro imperial giravam em torno da escolha do governante local, das taxas alfandegárias de importação do charque platino, do federalismo etc. Os revoltosos chegaram a proclamar a república. Ainda que o porto do Rio Grande permanecesse sobre o controle imperial durante boa parte do conflito, no período assinalado (1839-1844), as viagens comerciais da empresa para o dito porto desaparecem das fontes. A bibliografia sobre a revolta é extensa, a título de leitura inicial, ver Pesavento (2003).

Unidos, bem como a mudança qualitativa no mercado de café, é ressaltada, como se vê, por autores de perspectivas historiográficas e teóricas distintas⁸.

Esse movimento histórico pode ser apreendido pelo gráfico 2, das exportações brasileiras de café, e pelo gráfico 3, das importações de café dos Estados Unidos. O crescimento da economia brasileira do café é muito expressivo. Segundo Bacha (1992) e outros autores, não há elevação expressiva nos preços médios do café nos Estados Unidos. Um fator de peso na constituição desse mercado foi, sem dúvida, o conflito tarifário entre Estados Unidos e Espanha, que gerou, em 1832, a sobretaxa aos produtos cubanos (café incluído) no imenso e rico mercado do Norte (Parron, 2011). Os estímulos à produção e à exportação do grão brasileiro foram, portanto, incrementados e conseqüentemente as atividades das empresas exportadoras a partir do porto do Rio de Janeiro, como a Maxwell Wright & Co. (Marquese, 2013).

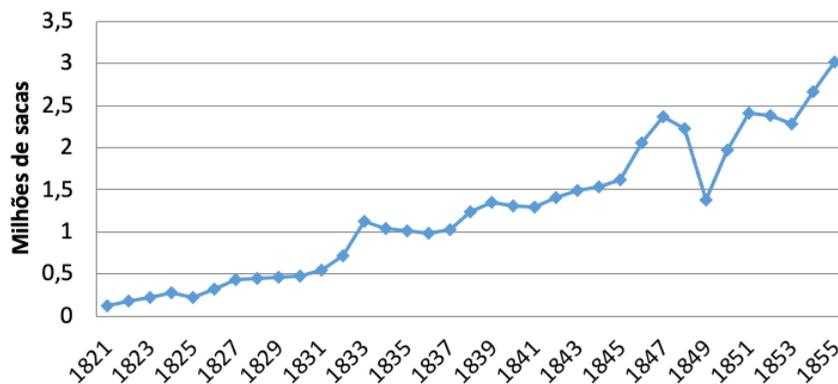


Gráfico 2. Exportações brasileiras de café

Fonte: Bacha (1992, pp. 324-326).

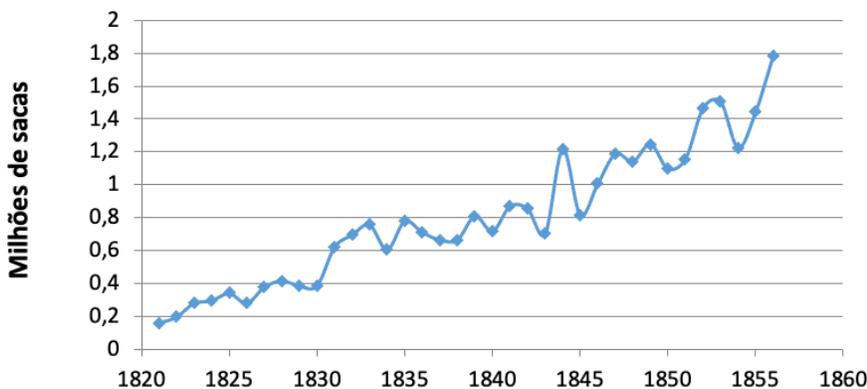


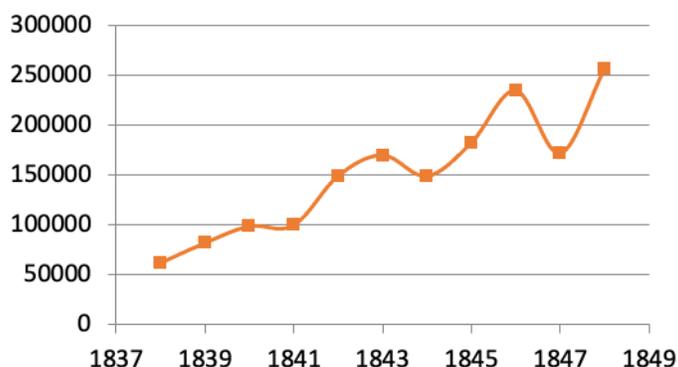
Gráfico 3. Importações de café dos Estados Unidos (1820-1860)

Fonte: Bacha (1992, pp. 329-330).

8 Na explicação sintética de Topik e Samper, "In the nineteenth century Brazilian slaves made the beverage available to urban workers and even occasionally to rural residents. Coffee boomed not only because of Brazil's production but also because of the United States' and Western Europe's consumption" (2006, p. 133).

O gráfico 4 apresenta a evolução das exportações de sacas de café pela empresa. Há baixa incidência dos registros de exportação nos anos 1830. Em seis anos (1828, 1830, 1831, 1832, 1833, 1837), não foram encontradas exportações de café pela empresa, o que está obviamente subcontabilizado. Sabe-se que 1837 foi um ano de crise econômica nos portos norte-americanos, e a política da empresa foi no sentido de evitar novos riscos (*"the message to Rio was 'do not take any new risks for the present'"* [Horne, 2010, p. 50]). O número de viagens computadas nesse ano chega ao total de nove, aparentemente a sua menor marca histórica desde 1833, ainda que um pouco subnotificada. Os anos seguintes são de franco crescimento; a série formada no gráfico 4 cobre a década entre 1838 e 1848. Nesses dez anos, o volume de despachos quadruplicou, passando de 62.530 sacas em 1838 a 255.878 em 1848. A média das taxas de crescimento foi de 18 %.

Gráfico 4. Exportações de café da Maxwell Wright (em sacas)



Fonte: Diário do Rio de Janeiro e Jornal do Commercio (1838-1848).

A queda de 1847 impactou também outras exportadoras como a Edward Johnston & Co. A explicação mais provável está na crise comercial e monetária europeia de 1847 e 1848, e suas repercussões nas praças de Liverpool e Londres, que, por sua vez, ecoaram também nos Estados Unidos. A questão dos adiantamentos e dos pagamentos fundamentais para o comércio importador-exportador provocou uma crise no crédito nos portos americanos (Guimarães, 2015; Kindleberger & Aliber, 2009).

O destino desse fluxo de exportações era quase que exclusivamente norte-americano: 96 % das exportações de café da empresa, dos quais quase 80 % somente para Baltimore, Nova York, Filadélfia e Nova Orleans.

O gráfico 5 revela a importância dessa empresa para o comércio cafeeiro do Império, quando relacionados os dados dos gráficos 3 e 4. Ao longo

da década, uma média de quase 10 % de todas as sacas brasileiras foram exportadas somente pela Maxwell, Wright & Co., que se consolidava como uma das principais firmas da praça do Rio de Janeiro e do Império, bem como a maior exportadora do café brasileiro.

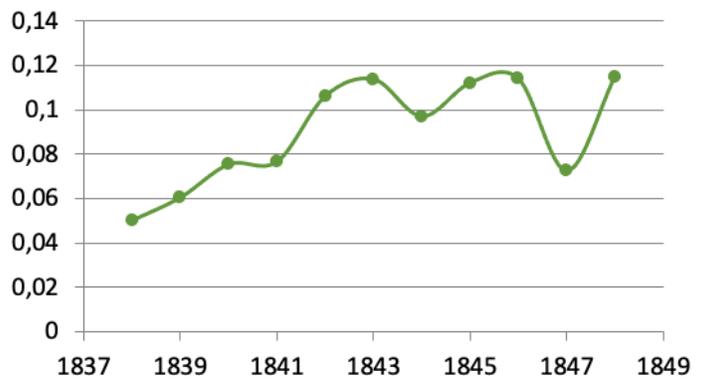


Gráfico 5. Relação das exportações da firma sobre as exportações do Império (em sacas de café)

Fonte: Diário do Rio de Janeiro e Jornal do Commercio (1838-1848).

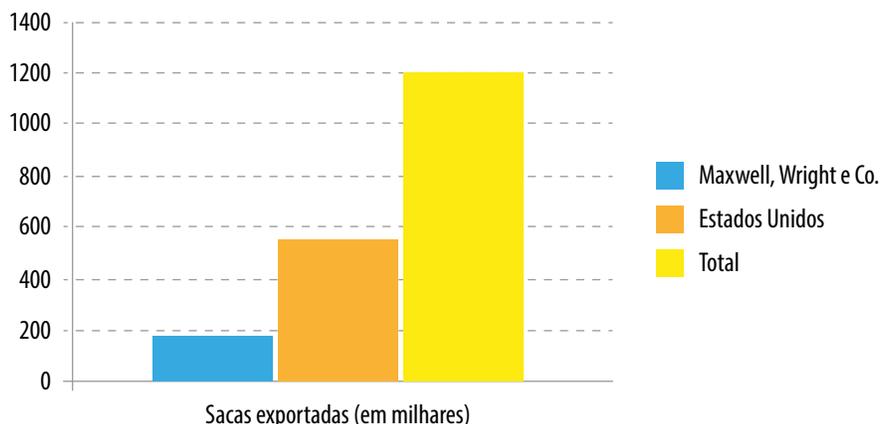
O mesmo aspecto se observa num anuário comercial de 1845. Segundo essa fonte, a Maxwell, Wright & Co. teria exportado um total de 178.034 sacas de café para portos estrangeiros naquele ano. Essa cifra representava aproximadamente 32,3 % das sacas exportadas para os Estados Unidos naquele ano (551.276 sacas) e 14,7 % do total exportado pelos portos brasileiros para todo o mundo no mesmo período, 1.208.062 sacas (Anuário político, histórico e estatístico do Brasil, 1847). Desses números, um pouco defasados⁹, compõe-se o gráfico 6 abaixo.

A mesma fonte indica que, do total de sacas exportadas (1.208.062), 630.786 foram despachadas por apenas sete empresas, todas estrangeiras: Coleman e Comp., Miller Lecoq, Le Breton, Phipps Brothers, Schroeder e Co., Astley Algorri, além da Maxwell Wright, a primeira do *ranking*. Esse montante equivalia a 52,5 % do total exportado, segundo cálculos do anuário. Dois anos depois, a situação aparentemente não mudou. Numa listagem das prováveis 11 maiores casas exportadoras de café, todas eram estrangeiras, e a Maxwell ocupava o primeiro posto. De acordo com essa fonte, o "grupo

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

das 11" havia exportado "perto de 3/5" do total brasileiro para aquele ano de 1847 (Almanak Laemmert para o anno de 1849, p. 34).

Gráfico 6. Exportações brasileiras de café no ano de 1845 (em milhares)



Fonte: Anuário político, histórico e estatístico do Brasil (1846-1847, pp. 401, 403, 404).

Se pensarmos na gestão da empresa, após a análise integrada dos números e do contexto histórico, conclui-se que a presença de José Maxwell desde o início do século na cidade certamente minimizou os riscos da empreitada. Seu *enraizamento* no local, uma característica de empresas familiares (Fernández & Lluch, 2015), atrelado ao largo conhecimento dos fluxos da praça do Rio de Janeiro, minimizaram os riscos subjetivos e objetivos dos investimentos conjuntos das duas famílias (Casson & Da Silva Lopes, 2013). Além disso, o cargo de cônsul dos Estados Unidos na cidade exercido por William Wright garantia óbvias vantagens à empresa, tais como: informação atualizada, superação dos entraves burocráticos e conhecimento íntimo sobre a dinâmica comercial do porto do Rio de Janeiro.

Um atestado evidente desse conhecimento da "ciência mercantil" (Berute, 2011, p. 33) é a escrita do livro *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*, no qual a empresa busca apresentar as oportunidades do mercado brasileiro a comerciantes e parceiros estadunidenses. Após advogar o incremento das ligações comerciais entre Rio e portos dos Estados Unidos, o texto busca oferecer um "*perfect knowledge of the commercial formalities of the ports*", a partir do qual grandes vantagens são obtidas. Entre outros propósitos, o panfleto, publicado em distintos momentos (de 1828 a 1841), explicava como se comercializava com o Rio de Janeiro, taxas, regulamentações, procedimentos da Alfândega, entraves burocráticos etc. Ao mesmo tempo, o tom da escrita dessa espécie de manual de comércio é claramente

de promoção e propaganda sobre as possibilidades do dito porto (Maxwell, Wright e Co., 1841).

Ainda sobre as estratégias de operação e organização da empresa, sabe-se que a família Wright exigia a permanência de ao menos um membro norte-americano da sociedade no Rio. No gráfico 1 acima, está exposta a divisão da sociedade comercial entre 1844 e 1849. Naquele arranjo, John Skinner, sobrinho de William, assumiu esse encargo, especialmente entre 1843 e 1845 quando William esteve radicado em Baltimore ("Movimento do Porto", *Diário do Rio de Janeiro* 23/5/1845, p. 4. "Movimento do Porto", *Diário do Rio de Janeiro* 4/7/1844, p. 4. "Movimento do Porto", *Diário do Rio de Janeiro* 4/8/1846, p. 4). Ainda sobre esse período, outro familiar de William — Robert — era provavelmente o agente de negócios da empresa nos Estados Unidos, mesmo que tenha formalmente deixado a sociedade organizada na Corte durante boa parte da década de 1840 (Jarnagin, 2008). Entre 1833 e 1844, Robert Clinton Wright (1812-1879) constava como integrante da sociedade comercial Maxwell, Wright & Co (*Diário do Rio de Janeiro*, 1833, p. 35)¹⁰.

Enfim, a dinâmica de gestão familiar é mais do que evidente, tanto nos Estados Unidos quanto no Brasil. A articulação das famílias, nas duas "margens" do Atlântico, garantia o fluxo de informações necessário sobre as cadeias mercantis, em especial sobre o circuito do café, em desenvolvimento e expansão. Essa conexão entre pontos fundamentais do principal circuito comercial estabelecido desde a praça do Rio de Janeiro garantia, sem dúvidas, mecanismos tanto de *prevenção* de riscos quanto de *mitigação* de eventuais problemas financeiros e nos negócios, como as crises de 1837 e 1848 (Casson & Da Silva Lopes, 2013).

Em finais de fevereiro de 1843, aportava no Rio de Janeiro, após quase 40 dias no mar, a galera norte-americana Courier. Trazia farinha de trigo desde Richmond, na Virgínia. Menos de duas semanas depois, em março, o capitão William Wolf carregava cerca de 4.910 sacas de café no mesmo navio à cidade de Nova York ("Movimento do Porto", *Diário do Rio de Janeiro* 21/02/1843, p. 4; "Parte Comercial", *Diário do Rio de Janeiro* 02/03/1843, p. 3). O ciclo se repetirá mais duas vezes no mesmo ano, em julho e novembro. Essa periodicidade se mostrou constante até 1848, ou seja, três circuitos por ano. Isso quer dizer que, por baixo, o capitão Wolf e seus tripulados cruzaram a linha do Equador

10 Vale ressaltar que Robert possivelmente facilitou a viagem dos religiosos norte-americanos mencionada no começo deste artigo (Jarnagin, 2008) e que essas alterações na sociedade podem corresponder a mudanças nas estratégias de atuação da firma.

18 vezes em seis anos! Ao todo, somente através da *Courier*, foram 40.662,5 barricas de farinha de trigo recebidas e 81.654 sacas de café exportadas pela empresa Maxwell Wright & Co. Ao longo das décadas de 1830 e 1840, outros navios também executavam os mesmos movimentos da referida galera, tudo sob a consignação da Maxwell, Wright & Co.

Em primeiro lugar, as viagens da *Courier* demonstram o curto intervalo entre entrada e saída no porto. A principal razão para tal é o cais do Trapiche da Cidade (figura 1). Essa estrutura agilizava tanto os procedimentos burocráticos quanto o reparo das embarcações. Ao longo do tempo e com o crescimento “estilhaçado do porto”, passará a englobar dentro do estabelecimento particular delegações da alfândega, responsáveis pelos despachos, verificações etc., até virar um *trapiche algardegado* (Velasco Cruz, 1999; Mantuano, 2017), posteriormente chamado “Trapiche Maxwell”. Sem dúvida, era uma vantagem comparativa tremenda em relação à concorrência e um símbolo de poder da firma.

De forma complementar, é certo que a firma desenvolvesse algum empreendimento de construção naval no dito trapiche. Além da volumosa venda de embarcações, que veremos a seguir, ao longo de toda a década de 1830 e 1840, a empresa recebe significativos carregamentos dos mais variados tipos de madeiras, desde Portland e Portsmouth, regiões portuárias ao sul de Boston, mas principalmente da Filadélfia. Muitas vezes, os anúncios indicam, por exemplo, “tábuas de pinho” ou madeiras “para mastros”. Em 5 de dezembro de 1834, a empresa recebia, além dos “20 barris com pregos”, cerca de “3.525 taboas de pinho” (“Telegrapho”, *Jornal do Commercio* 10/10/1827, p. 4; *Jornal do Commercio* 01/12/1834, p. 3; “Telegrapho”, *Diário do Rio de Janeiro* 27/01/1835, p. 4)¹¹.

Toda a estratégia de obtenção e ampliação do trapiche pode ser enquadrada também como mecanismos integrados de prevenção e mitigação de riscos, como as avarias relacionadas a tempestades etc.¹². Sem esquecer que eliminava possíveis gargalos para a entrada e a saída das embarcações (Casson & Da Silva Lopes, 2013)¹³.

O segundo aspecto interessante é relacionar a cadeia do café à cadeia da farinha de trigo, uma parcela significativa das importações gerais

11 Além disso, a empresa constantemente recebia as baleeiras para reparos.

12 Não detectamos registros relacionadas a seguros das embarcações, que a empresa certamente realizava.

13 Também poderiam mitigar riscos a exportação ou importação por consignação, na qual as cargas dos navios são parceladas com outras empresas, como muitas vezes procedia a empresa.

da empresa para o porto do Rio e especialmente das embarcações oriundas dos Estados Unidos. Sua origem era Richmond, na Virgínia, e Baltimore, Maryland. O olhar atento a essa *espacialidade* comercial é a constatação da existência de uma rede de distribuição de farinha de trigo, integrada às linhas de comércio de outros produtos e portos, para regiões ao norte (Bahia e Pernambuco) e ao sul da Corte Imperial (Rio Grande)¹⁴.

É importante mencionar que a empresa atuava também tanto no crédito quanto num *mosaico de atividades mercantis*, que incluía o charque e os couros (Região do Prata-Montevideu e Buenos Aires-Rio Grande), o sal de Cabo Verde e a atividade pesqueira, talvez a segunda mais importante nas viagens da empresa. Eram atividades complementares ao circuito café-farinha de trigo, eixo central dos negócios.

O gráfico 7 relaciona as importações gerais da firma, em franca expansão, pois integradas à demanda de café, às importações específicas de farinha de trigo. Há uma diversificação das importações ao longo do tempo. No cômputo total, contudo, em torno de 62 % das importações gerais era composta da farinha. Rio de Janeiro e Richmond, café e farinha de trigo, fluxos integrados cuja base material era a escravidão (Villa, 2014; Marquesse & Salles, 2016).

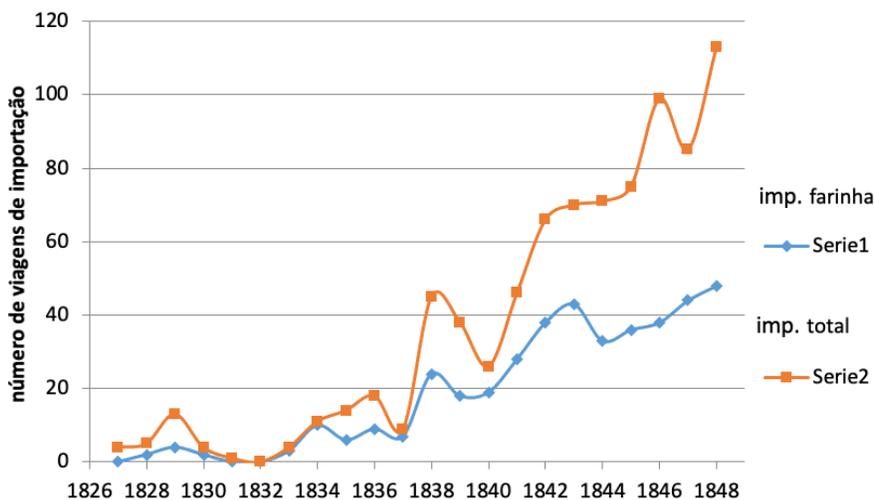


Gráfico 7. Importações de farinha pelo total de importações (em viagens)

Fonte: Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro (1827-1848).

14 As viagens do bergantim Indus exemplificam bem essas rotas: Baltimore-Bahia-Rio de Janeiro-Montevideu/Rio Grande-Rio de Janeiro-Baltimore ("Movimento do Porto", *Diário do Rio de Janeiro* 6/7/1847, p. 4; "Parte Comercial", *Diário do Rio de Janeiro* 13/7/1847, p. 3; "Manifesto", *Diário do Rio de Janeiro* 26/11/1847, p. 3, 4; "Parte Comercial", *Diário do Rio de Janeiro* 27/11/1847, p. 3; "Movimento do Porto", *Diário do Rio de Janeiro* 2/1/1848, p. 4; "Parte Comercial", *Diário do Rio de Janeiro* 15/1/1848, p. 3).

A EMPRESA E O COMÉRCIO DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS

Em abril de 1841, a barca americana John A. Robb saía do porto do Rio de Janeiro em direção a Baltimore, Maryland. A carga, 1.583 sacas de café, entre outros itens, e seu destino estava longe de ser uma exceção nas viagens organizadas pela Maxwell, Wright & Co. Contudo, a dita barca esteve envolvida num imbróglio entre Manoel Pinto da Fonseca, um dos maiores traficantes de africanos dos anos 1840, e agentes da marinha britânica encarregados de combater esse comércio ilícito à época. Em fevereiro de 1842, a barca é detida pelo brigue inglês *Waterwitch* próximo à costa africana. Segundo João Mesquita, a carga e a tripulação eram típicas de expedições do tráfico, e o responsável por elas era Pinto da Fonseca (Mesquita, 2019).

As relações da empresa com o comércio, e depois contrabando, de africanos podem ser percebidas sob várias óticas. Em primeiro lugar, a Maxwell, Wright & Co. vendia diferentes tipos de embarcações a serem utilizadas nas viagens à África. Não foi possível descobrir os valores envolvidos nessas transações, que provavelmente eram altos. Só durante o ano de 1828, foram 14 embarcações vendidas e mais 6 vendas no ano seguinte, o que constitui um número muito significativo; foram 16 de nacionalidade americana, três brasileiras e outra não identificada. Esses números incluem a venda do “Bergantim Americano SEAMAN de muito boa construção forrado de cobre, e muito veleiro, [...] bem *adoptado para o commercio de escravatura*” (Jornal do Commercio, 1828, p. 2, grifo meu). Esses negócios pertenciam ainda ao período anterior à lei brasileira de 1831, que passa a proibir o comércio internacional de pessoas escravizadas para o país e que previa penas duras aos seus participantes, bem como garantia a liberdade aos africanos.

Contudo, em meados dos anos 1830, desenvolve-se o que foi chamado “política do contrabando negreiro”, isto é, a defesa estruturada do contrabando, seja por meio de discursos e periódicos, seja por meio das petições das câmaras do Vale do Paraíba, para a revogação da lei de 1831 (Parron, 2011). Essa vinculação histórica entre o movimento político do Regresso — nos quadros da formação do Estado imperial e da opulência da classe senhorial — e o contrabando gerou o “enraizamento da escravização ilegal no *modus operandi* do Estado imperial” (Chalhoub, 2012, p. 108), a perpetuação sistemática do infame comércio até a Lei Eusébio de Queiroz (1850), nova regulamentação de fim do tráfico, e o reforço da instituição da escravidão no país (Marquese & Salles, 2016).

Entrelaçado ao comércio africano lícito, o contrabando (pós-1831) contava com a participação de setores sociais de África, Américas e Europa. Sua permanência só foi possível, mesmo após sua primeira abolição no Brasil, devido a um vasto e intenso sistema de comércio internacional que abrangia Cuba, Brasil e Estados Unidos, e os países capitalistas europeus, como França e Inglaterra. As casas comerciais inglesas e estadunidenses financiavam direta e indiretamente as viagens à África. Esses empreendimentos comerciais "transnacionais" eram muito custosos em virtude da proibição e dos riscos de detenção pela marinha britânica. Além de garantir incríveis lucros aos seus patrocinadores, esse "comércio com muitos tentáculos" beneficiava vários setores da economia atlântica na primeira metade do século XIX (Graden, 2007, p. 12), o que possibilitava o fornecimento de mão de obra escrava a regiões da bacia do Rio Paraíba cafeeiro e a formação de largas fortunas (Pereira & Pessoa, 2019). De 1830 a 1850, os estadunidenses foram peças fundamentais nesse lucrativo comércio, seja no financiamento das expedições, seja na participação direta com tripulações e navios fabricados ou oriundos desse país, os famosos *clíperes* (Horne, 2010; Tavares, 1988; Marques, 2016).

Um levantamento realizado por George W. Gordon, cônsul dos Estados Unidos na primeira metade da década 1840, pintava um quadro alarmante da participação dos estadunidenses no tráfico de africanos. Segundo seu relatório, dos 80 navios americanos vendidos no Rio durante o período analisado (1840-1846), 44 eram certamente utilizados no contrabando de cativos. Do total de embarcações, 23 foram vendidas pela Maxwell Wright & Co., sendo 17 destinadas ao *infame* comércio (Jarnagin, 2008; Marques, 2016), o que comprova a continuidade dessa atividade pela empresa no período pós-1831.

Ainda sobre as vendas de embarcações ao tráfico, é necessário mencionar algumas conexões políticas da empresa importantes para amplificar o entendimento de suas atividades comerciais. Nesse sentido, ressaltamos as próximas relações entre a família Wright e Henry Alexander Wise, ministro plenipotenciário dos Estados Unidos na Corte entre 1844 e 1848¹⁵. Nascido de uma família imersa nos interesses da escravidão, Wise fora deputado de 1835 e 1843, e governador da Virgínia no imediato pré-Guerra Civil dos Estados Unidos (1856-1860). Nas palavras do secretário de Estado norte-americano

15 *Almanak Laemmert*, edições 1845, 1846, 1847, 1848.

John Calhon: “no person exerted more influence than Henry A Wise in carrying Virginia out of Union”¹⁶ (Jarnagin, 2008, pp. 126, 127).

Quando da sua chegada à Corte Imperial, John Skinner Wright, sobrinho de William e membro da empresa, ajudou na instalação de Wise na cidade. Laura Jarnagin caracteriza essa relação durante a estada do ministro no Rio como uma mistura de política estadunidense, amizade e negócios, pois a empresa carregava despachos e documentos oficiais em suas embarcações, bem como trazia fumo ao eminente ministro (Jarnagin, 2008; Horne, 2010).

Embora uma das recomendações de John Calhoun a Wise fosse a de encorajar o governo imperial brasileiro à manutenção da instituição da escravidão, “the sale of vessels for this purpose [slave trade] would become a major diplomatic matter in the 1840s” (Jarnagin, 2008, p. 124). Por duas vezes, Wise solicitou o cessar da participação da Maxwell Wright & Co. no circuito do tráfico¹⁷, seja na venda de embarcações para tal, seja no comércio com a costa da África, alegando que isso afetaria não só a reputação da bandeira norte-americana envolvida no “maldito” comércio, mas também a relação entre os dois países. Na primeira ocasião, em finais de 1844, Wise questionava se aqueles que forneciam os meios do comércio ilegal seriam tão culpados quanto seus agentes diretos e tentava dissuadir a empresa de participar nesses circuitos. Já a carta de março de 1845 era endereçada diretamente a William e dizia que John Wright havia consentido em acatar as recomendações do ministro até um pronunciamento oficial de seu governo¹⁸. Ao requisitar um esclarecimento do Departamento de Estado norte-americano sobre o assunto, a resposta foi vaga e burocrática. Alegava que a interpretação das leis internacionais estivesse sob a alçada do Judiciário: “the policy of this government... is both to encourage the construction, equipament and

16 Em tradução livre, “Nenhuma pessoa exerceu mais influência para tirar a Virgínia da União do que Henry Wise”. Natural da Carolina do Sul, John Calhon era um árduo crítico do “aboliconismo internacionalista”. Pregava a não interferência política em questões internas dos outros países e por isso mesmo reconhecia a necessidade de uma solidariedade entre os dois países escravistas (Brasil e Estados Unidos) como resistência às pressões inglesas, cujos interesses seriam mais econômicos do que humanitários na campanha abolicionista (Parron, 2011, p. 199).

17 Nas palavras de Wise, “it [the slave trade] had become outrageous under the U. States flag, which I could not but see was daily bought and sold here for its uses and abuses, as much to the detriment of real, solid and reputable businesses, as to disgrace of our Nation.” Wise told John S. Wright that he was confident William H. DeCourcy Wright “would approve of my motives and action in suppressing this nefarious traffic” and would “have nothing more to do with charters and sales of vessels for the coast of Africa” but instead would “aid in arresting the course of these evils.” Wise believed it was “impossible to carry on what is called the lawful trade do Africa from Brazil, without becoming involved more or less in the reputation, if not in actual guilt, of the unlawful traffic between these countries” (Jarnagin, 2008, pp. 127, 128).

18 De 1843 até a sua nova chegada ao Rio, em 1845, William ocupava um escritório na Charles Street n.º 109, muito próximo ao porto da cidade de Baltimore (Jarnagin, 2008).

navigation of vessels by our citizens, and to deter them from participating in the African slave trade" (Jarnagin, 2008, pp. 127, 128)¹⁹.

Como havia a proibição da inspeção da marinha britânica às embarcações de bandeira estadunidense, sua utilização protegia e estimulava a empreitada escravista, principalmente a partir de 1839 (*Bill Palmerston*) e 1845 (*Bill Aberdeen*), quando os navios de bandeira portuguesa e depois brasileira e espanhola se tornam passíveis de revista pelos ingleses. Esse "artifício" era conhecido e negligenciado por muitas autoridades dos Estados Unidos. Além disso, a marinha estadunidense apreendia poucos navios suspeitos e não condenava seriamente os traficantes (Horne, 2010; Tavares, 1988; Marques, 2016).

Nesse sentido, é essencial recordar o argumento de que negociantes, tal como o português Manoel Pinto da Fonseca, só eram tão poderosos no tráfico por causa da ajuda e do apoio dos estadunidenses e ingleses (Tavares, 1988; Mesquita, 2019). Em trabalho específico sobre a participação dos estadunidenses no tráfico de escravos, Leonardo Marques desnuda inúmeros casos de fretamentos de embarcações da Maxwell, Wright & Co. para o mais importante traficante da época (Marques, 2016). Há também um famoso manifesto de apoio (Jornal do Commercio, 1840) a Fonseca quando este tem sua assinatura suspensa da Alfândega da Corte. Publicado no *Jornal do Commercio* em 1840, o texto era assinado por firmas estrangeiras muito poderosas como: Samuel Phillips e C., Diogo (James) Birckhead, Eduardo Johnston e Maxwell Wright e Co. (Guimarães, 2012; Mesquita, 2019).

Para além da venda de embarcações, o mapa comercial da empresa com as costas da África, exposto nas tabelas 1 e 2, revela outros aspectos relevantes. As linhas de fluxos incluíam basicamente quatro circuitos distintos: Cabo Verde, Angola, Moçambique e Cabo da Boa Esperança. Esse porto do sul da África apresenta uma entrada e uma saída de expedição pesqueira; possivelmente fosse um porto de abastecimento ou entreposto da pesca. A ampla maioria das fontes indicava somente "lastro" ou "gêneros" para as cargas. As importações oriundas do arquipélago de Cabo Verde (São Tiago, Maio, Boa Vista, Sal) ficam bem expressas na entrada de "46 moios de sal" do brigue Emma (Diário do Rio de Janeiro, 1842, p. 3)²⁰. A terceira rota

19 Um exemplo da complexidade da situação e da convivência dos Estados Unidos com o crime é a trajetória do empresário e traficante John Gilmer na Bahia. Nos anos 1850, é promovido a cônsul dos Estados Unidos em Salvador, apesar de notórias e conhecidas atividades no tráfico (Santos, 2020), e manteve relações com a Maxwell, Wright & Co. (Graden, 2007).

20 Esta embarcação vinha de Portsmouth (sul de Boston) e incorporava o sal de Cabo Verde.

incluía o porto de Quilimane em Moçambique (África Oriental), enquanto os trânsitos com Angola incluíam os portos de Cabinda e Ambriz.

Tabela 1. Mapa comercial com a África por número de viagens

Ano	N.º importações	N.º exportações
1827		1
1829	2	
1834	1	
1839	3	1
1840		1
1841	1	
1842	4	4
1843	3	3
1844	3	2
1845	3	
1846	4	
Totais de cada	24	12
Total de viagens	36	

Fonte: Diário do Rio de Janeiro e Jornal do Commercio (1827-1846).

Tabela 2. Número de viagens comerciais com a África por porto de origem e destino

Portos	Importação	Exportação
Cabo da Boa Esperança	2	2
Cabo Verde	10	3
Angola	8	5
Quilimane	2	1
Costa da África	1	1
Messavada (Serra Leoa)	1	
Totais de cada	24	12
Total de viagens	36	

Fonte: Diário do Rio de Janeiro e Jornal do Commercio (1827-1846).

É notável o número de embarcações marcadas nos anúncios com restrições das autoridades portuárias como: “ficou impedido”, “ficou de quarentena” ou “ficou impedido pela polícia”. A própria indicação de “em lastro” já poderia ser um indício de ilegalidade (Santos, 2020, p. 541). Será que nesses casos não havia a condução de “pretos livres”, como no brigue escuna Purpoise vindo de Quilimane, que depois poderiam ser comercializados como cativos?²¹. Essa embarcação foi aprisionada com 600 africanos, sob o emprego de Manoel Pinto da Fonseca e a consignação da Maxwell, Wright & Co. (Marques, 2016). O brigue Purpoise havia conduzido, um ano antes,

21 Ou portavam passaportes falsos? Para tais subterfúgios, conferir Mesquita (2019, p. 49).

em 1844, à "costa d'África" "12 caixas de espingarda, 80 barris de pólvora, 50 cascos de aguardente, 60 barricas de açúcar" ("Movimento do Porto", *Diário do Rio de Janeiro* 24/1/1845, p. 4. "Parte Comercial", *Diário do Rio de Janeiro* 12/02/1844, p. 3). Esses produtos eram comumente utilizados na aquisição de cativos em costas africanas, isto é, aguardente, fumos e armamentos em geral, itens praticamente ausentes de todas as outras expedições da empresa, mas que constavam nas viagens à África.

Dos vários navios de Manoel Pinto da Fonseca utilizados em suas expedições ilegais de contrabando, alguns foram também empregados pela Maxwell Wright & Co. Em 1844, o brigue americano Kentucky conclui a viagem, a mando de Fonseca, desde Cabinda até Cabo Frio, com 450 africanos desembarcados (Mesquita, 2019). Um ano antes, esse brigue vinha de Quilimane, onde Fonseca tinha agentes, para o Rio de Janeiro sob consignação da empresa anglo-americana ("Movimento do Porto", *Diário do Rio de Janeiro* 04/07/1843, p. 4). Já os navios detidos Pons e Ann D. Richardson (e talvez o Francis Ann) também foram empregados pela firma. Retido pelas autoridades dos Estados Unidos com 763 cativos dos 913 embarcados em 1845, o Pons teve registro de entrada no porto do Rio a mando da empresa anglo-americana em 25 de junho do mesmo ano. A barca vinha de Cabinda "em lastro", trazia "os portugueses Manuel José de Rezende e Manuel Lourenço" e "ficou impedido pela polícia" ("Movimento do Porto", *Diário do Rio de Janeiro* 25/06/1845, p. 4). No caso do Ann D. Richardson, a viagem consignada pela Maxwell, Wright & Co. acontece somente em 1848, posteriormente à detenção supracitada. A "barca americana" entrou no porto carioca com "68159 pés de pinho" vindos de Nova York (*Diário do Rio de Janeiro*, 1848, p. 3).

A partir de 1845, o traficante Fonseca passa a empregar capitães, tripulação e corretores dos Estados Unidos com experiência no tráfico, após a retirada de várias firmas estrangeiras do infame comércio em virtude de pressões internacionais. Os dois capitães indicados pelo autor como maiores consignadores de embarcações a Fonseca entre 1845 e 1851 são Joshua Clapp e Goerge Marsden. Ambos haviam conduzido embarcações da Maxwell, Wright & Co. até 1845. A "primeira viagem de Clapp à África ocorreu na embarcação Ganncliffe, consignada pela Maxwell, Wright & Co. ao negreiro" (Mesquita, 2019, p. 45). Já Marsden teve uma longa lista de serviços prestados como capitão à firma anglo-americana: ao menos seis viagens no circuito café-farinha de trigo entre Rio de Janeiro e Nova York/Richmond.

Em todas elas, entre 1834 e 1840, ele conduzia a galera Louisiana, embarcação que mais vezes cruzou os mares sob consignação da empresa entre 1827 e 1848, num total de 55 vezes.

Voltemos ao caso inicial desta seção, o da John A. Robb. Sua detenção parcial, em 1842, é analisada por Mesquita a partir de fontes do Arquivo do Itamaraty, como uma tentativa de expedição do tráfico na região de Cabinda, antes da destruição de um barracão de Fonseca pelos ingleses. Segundo o *Diário do Rio de Janeiro*, essa viagem estava sob comando da Maxwell, Wright & Co. e levava uma enorme carga: “51 caixas de espingarda, 120 pipas de aguardente, 8 caixas de espada, 42 barris de vinho, 13 rolos de fumo, 30 sacos arroz, 308 arrobas carne seca, 400 garrafões, 22 barricas breo, 1209 barras de ferro, 160 sacos farinha” (Diário do Rio de Janeiro, 1842, p. 3); números próximos ou exatos ao manifesto analisado (Mesquita, 2019). Será que se tratava de uma empreitada conjunta? Ou, se os grandes traficantes dependiam de seus financiadores, será que a empresa não utilizava o notório traficante como uma “camuflagem” (“*cloaking*”) aos seus negócios em contexto político tão sensível (Casson & Da Silva Lopes, 2013, p. 395)? De uma maneira ou de outra, os vínculos entre eles são cristalinos. Em 1846, a dita embarcação saía do porto carioca “em lastro” e com “utencilios” para a expedição pesqueira, sob a consignação da empresa anglo-americana.

Por fim, a análise do comércio ilegal de africanos a partir dos negócios da Maxwell, Wright & Co. requer a apreensão sistêmica das redes de interesses e de ganhos econômicos fundamentais à perpetuação mesmo que temporária dessa atividade ilegal no país, num contexto de repressão internacional da marinha britânica a tal atividade. Em síntese:

os riscos [...] eram inevitavelmente muito altos para que pequenos comerciantes se aventurassem sozinhos; o tráfico ilegal envolvia uma rede de comerciantes associados e investidores, muitas vezes incorporando capital estrangeiro. O poder da elite comerciante, que absorvia os riscos e perdas sofridos, decorrência da repressão britânica, foi o que garantiu a continuação do tráfico com tanto vigor, depois da proibição. (Mamigonian, 2009, p. 227)

Fica evidente, portanto, o entrelaçamento entre os vários negócios da Maxwell Wright & Co. e o circuito do tráfico de africanos, desde o financiamento de expedições até a venda de embarcações passando pelo comércio com a costa africana. A empresa tinha o necessário para a arriscada empreitada: conhecimento dos trâmites e regulações portuárias; grana; contatos

comerciais e parceria. Os lucros eram inevitavelmente altos e atrelavam de forma umbilical o lícito e o ilícito.

CONCLUSÕES

A Maxwell, Wright & Co. associava duas famílias de negociantes de diferentes partes do mundo atlântico. Trata-se de uma empresa estrangeira com "propriedade familiar, inserida em uma densa rede de intercâmbio comercial" (Arrighi *et al.*, 2001, p. 111). Essa forma *empresarial familiar* tendia para uma estrutura *descentralizada*, ou seja, não parecia uma filial submetida a uma sede norte-americana ou inglesa (Arrighi *et al.*, 2001). Seus circuitos atlânticos traçados entre regiões dos Estados Unidos, Europa, Américas e África mostram que a empresa atuava na esfera da circulação das mercadorias (*capital mercantil e usuário*) (Mello, 1998), especialmente no grande comércio atacadista.

Acima de tudo, o incremento das exportações de café e o desenvolvimento geral das rotas comerciais a partir do porto do Rio de Janeiro conectam a atuação da firma aos processos históricos mais gerais daquele tempo. Em outros termos, as atividades da empresa constituem e, ao mesmo tempo, são constituídas por essas rotas mercantis em expansão. De forma complementar, os itens comercializados eram produzidos majoritariamente pela mão de obra escrava (como o café) e seus negócios estiveram intimamente atrelados, direta ou indiretamente, ao comércio ilegal de africanos para o Rio de Janeiro, nas décadas de 1830 e 1840.

São processos históricos necessariamente interligados: o desenvolvimento do mercado mundial e do capitalismo, a expansão escravista e cafeeira do Vale do Paraíba, o contrabando de africanos e as exportações desse produto pelo porto carioca (Marquese & Tomich, 2011; Salles, 2008). Se queremos fugir de argumentos universalizantes e a-históricos na análise das empresas familiares, os contextos históricos e suas estruturas não são variáveis acessórias ou passíveis de abstração. A agência da Maxwell, Wright & Co. e seus negócios estão imersos nesse movimento de conjunto interrelacionado.

REFERÊNCIAS

- Almanak Laemmert, várias edições (1845, 1846, 1847, 1848, 1849, 1850).
- Anuário político, histórico e estatístico do Brasil (1847 e 1849). Firmin Didot Irmãos.
- Arquivo da Cúria Metropolitana do Rio de Janeiro, série HM 47389, caixa 2359.
- Arrighi, G., Barr, K., & Hisaeda, S. (2001) A transformação da empresa capitalista. Em G. Arrighi, & B. Silver. (orgs.), *Caos e Governabilidade no moderno sistema mundial* (pp. 107-159). Contraponto/Ed. UFRJ.
- Bacha, E. (1992). Política brasileira do café uma avaliação centenária. Em E. Bacha, & R. Greenhill (orgs.), *Marcelino Martins & Edward Johnston: 150 anos de café* (pp. 13-35). Salamandra Ed.
- Berute, G. (2011). *Atividades Mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)* (tese de doutorado em História, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil).
- Casson, M., & Da Silva Lopes, T. (2013). Foreign direct investment in high-risk environments a historical perspective. *Business History*, 55(3), 375-404. <https://doi.org/10.1080/00076791.2013.771343>
- Chalhoub, S. (2012). *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. Companhia das Letras.
- Correio Mercantil. (1859, 1 jan.). *Anúncios*, 2.
- Diário do Governo (1823, 29 jul.), p. 144.
- Diário do Rio de Janeiro, várias edições (1833, 1835, 1838, 1842, 1843, 1844, 1845, 1846, 1847, 1848).
- Fernández, P., & Lluch, A. (eds.). (2015). *Familias empresarias y grandes empresas familiares en América Latina y España. Una visión de largo plazo*. Fundación BBVA.
- Guimarães, C. G. (2012). *A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil Imperial: Os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. Alameda Casa Editorial.

- Guimarães, C. G. (2015). O comércio exportador inglês no Império brasileiro: o caso da firma Edward Johnston & Co., 1842-1852. *Revista Tempo*, 21(37), 187-207. <https://doi.org/10.1590/tem-1980-542x2015v213705>
- Graden, D. T. (2007). O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858. *Afro-Ásia*, 35, 9-35. <https://doi.org/10.9771/aa.v0i35.21125>
- Harber, S., & Klein, H. (1992). As consequências econômicas da Independência brasileira. *Novos Estudos*, 33, 236-248.
- Horne, G. (2010). *O Sul mais distante: os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*. Companhia das Letras.
- Jarnagin, L. (2008). *A Confluence of Transatlantic Networks. Elites, Capitalism, and Confederate Migration to Brazil*. The University of Alabama Press Tuscaloosa.
- Jornal do Commercio, várias edições (1827, 1828, 1834, 1840).
- Kidder, D. P., & Fletcher, J. C. (1857). *Brazil and the Brazilians: Portrayed in Historical and Descriptive Sketches*. Childs & Peterson.
- Kindleberger, C. P., & Alibier, R. (2009). *Da Euforia ao Pânico: uma história das crises financeiras*. (5ª ed. Abramowicz, L., trad.). Editora Gente.
- Levy, M. B. (1994). *A Indústria do Rio de Janeiro Através de Suas Sociedades Anônimas*. Editora da UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro.
- Mamigonian, B. G. (2009). A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. Em K. Grinberg, & R. Salles (orgs.), *O Brasil Imperial, volume 1: 1808-1831* (pp. 207-233). Civilização Brasileira.
- Marques, L. (2016). *The United States and Transatlantic Slave Trade to Americas, 1776-1867*. Yale University Press. <https://doi.org/10.12987/yale/9780300212419.001.0001>
- Marquese, R., & Tomich, D. (2011). O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial de café. Em K. Grinberg, & R. Salles (orgs.), *O Brasil Imperial, volume 2: 1831-1870* (pp. 339-383). Civilização Brasileira.
- Marquese, R. (2013). Estados Unidos, segunda escravidão e a economia cafeeira do Império do Brasil. *Almanack*, 5, 51-60. <https://doi.org/10.1590/2236-463320130503>

- Marquese, R., & Salles, R. (orgs.). (2016). *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos*. Civilização Brasileira.
- Mantuano, T. V. C. (2017). *Comendador Antônio Martins Lage: Entre a Navegação e a Operação Portuária no século XIX* (dissertação de mestrado, Universidade Federal Fluminense, Brasil).
- Mattos, I. (2004). *O Tempo Saquarema*. Hucitec.
- Maxwell, Wright e Co.(1841). *Comercial Formalities of Rio de Janeiro*. Sherwood & Co. printers.
- Mello, J. M. C. (1998). *O Capitalismo Tardio: contribuição à Revisão Crítica da Formação e do Desenvolvimento da Economia Brasileira*. IE/Unicamp.
- Mesquita, J. M. (2019). *O comércio ilegal de escravos no Atlântico: a trajetória de Manoel Pinto da Fonseca, c.1831- c.1850* (dissertação de mestrado, UNIRIO, Brasil).
- Parron, T. (2011) *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826/1865*. Civilização Brasileira.
- Pequeno Almanak (1842), p. 97.
- Pereira, W. L. C., & Pessoa, T. C. (2019). Silêncios atlânticos: sujeitos e lugares praieros no tráfico ilegal de africanos para o Sudeste brasileiro (c.1830 – c.1860). *Estudos Históricos*, 32(66), 79-100. <https://doi.org/10.1590/s2178-14942019000100005>
- Pesavento, S. J. (2003 [1985]). *A revolução Farroupilha*. Brasiliense.
- Prado Jr., C. (1971). *História Econômica do Brasil*. (14ª ed). Editora Brasiliense.
- Ribeiro, A. dos S. (2014). *"The leading commission-house of Rio de Janeiro": a firma Maxwell, Wright & C.o. no comércio do Império do Brasil (c.1827-c.1850)* (dissertação de mestrado, Universidade Federal Fluminense, Brasil).
- Ribeiro, G. S., & Pereira, V. (2009). O Primeiro Reinado em revisão. Em K. Grinberg, & R. Salles (orgs.), *O Brasil Imperial, volume 1: 1808-1831* (pp. 137-173). Civilização Brasileira.
- Salles, R. (2008). *E o Vale era o escravo. Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império*. Civilização Brasileira.
- Salles, R. (2012). O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado. *Almanack*, 4, 5-45. <https://doi.org/10.1590/2236-463320120401>

- Santos, S. A. dos. (2020). Do contrabando ao consulado: a atuação do estadunidense John Smith Gillmer na Bahia (1826-1862). *Esboços*, 27(46), 534-553. <https://doi.org/10.5007/2175-7976.2020.e74059>
- Tavares, L. H. D. (1988). *O Comércio proibido de escravos*. Ed. Ática. <https://doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i28p37-52>
- Topik, S., & Samper, M. (2006) The Latin American Coffee Commodity Chain: Brazil and Costa Rica. Em Z. Frank, C. Marichal, & S. Topik (orgs.), *From Silver to Cocaine: Latin American Commodity Chains and the Building of the World Economy, 1500-2000* (pp. 118-146). Duke University Press. <https://doi.org/10.1215/9780822388029-006>
- Velasco Cruz, M. C. (1999). O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. *Tempo*, 8, 1-18.
- Villa, C. V. (2014). Fluxos de mercadorias entre o Rio de Janeiro e a Virgínia em meados do século XIX. *História econômica & História de empresas*, 17(2), 1-28. <https://doi.org/10.29182/hehe.v17i2.323>