



Tempo

ISSN: 1413-7704

secretaria.tempo@historia.uff.br

Universidade Federal Fluminense  
Brasil

Guimarães, Carlos Gabriel

A presença inglesa no Império Brasileiro: a firma Edward Johnston & Co. e o comércio  
exportador, 1842–1852

Tempo, vol. 21, núm. 37, 2015, pp. 1-21

Universidade Federal Fluminense  
Niterói, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=167042154005>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

# *A presença inglesa no Império Brasileiro: a firma Edward Johnston & Co. e o comércio exportador, 1842–1852*

Carlos Gabriel Guimarães<sup>[1]</sup>

## **Resumo**

O estudo teve como objetivo analisar a organização e a atividade exportadora da firma inglesa Edward Johnston & Co. no Brasil no período 1842 a 1852. Chegando ao Rio de Janeiro em 1821, Edward Johnston trabalhou na firma inglesa F. Le Breton & Co. Em 1827, gerente da firma, casou-se com Henrietta, filha de Charles Alexander Moke, proprietário da fazenda Nassau, produtora de café na floresta da Tijuca, no Rio de Janeiro. Depois de retornar da viagem para Londres e para a Holanda, Edward Johnston desligou-se da firma e virou corretor. O crescimento das exportações brasileiras, o conhecimento da Praça do Rio de Janeiro e os contatos comerciais com a Inglaterra possibilitaram a Edward Johnston organizar a firma Edward Johnston & Co. em 1842, tendo como sócios os negociantes William Joseph Havers e João Ignácio Tavares. Edward Johnston deixou a firma com seus sócios no Rio de Janeiro e retornou para Liverpool. A saída de João Ignácio Tavares da firma, o falecimento de Havers em 1847 e a crise comercial em Liverpool de 1847 fizeram com que Johnston reorganizasse a sociedade no Brasil. A melhora dos negócios e a crescente especialização da firma na exportação do café possibilitaram uma maior presença dos filhos de Johnston. Tal participação originou a Edward Johnston, Son & Co. em 1854. Essa é outra história.

**Palavras-chave:** Império do Brasil; comércio; firma inglesa.

## *La presencia inglesa en el Imperio Brasileño: la empresa Edward Johnston & Co. y el comercio de exportación, 1842–1852*

### **Resumen**

El estudio tuvo como objetivo analizar la organización y la actividad de exportación de la empresa inglesa Edward Johnston & Co., en Brasil, durante el período del 1842 hasta 1852. Al llegar al Río de Janeiro, en 1821, Edward Johnston trabajó en una compañía inglesa llamada F. Le Breton & Co. En el año del 1827, como gerente de la empresa, él se casó con Henrietta, hija de Charles Alexander Moke, lo propietario de la hacienda Nassau, una productora de café en la floresta de Tijuca, en Río de Janeiro. Después del regreso de viaje a Londres y Holanda, Edward Johnston se desligó de la empresa y se tornó un corrector. El crecimiento de las exportaciones brasileñas, el conocimiento de la Plaza del Río de Janeiro y los contactos comerciales con Inglaterra posibilitaron para Edward Johnston la organización de la empresa Edward Johnston & Co., en 1842, incluyendo como socios los negociantes William Joseph Havers y João Ignácio Tavares. Edward Johnston salió de la empresa con sus socios en Río de Janeiro y regresó a Liverpool. La salida de João Ignácio Tavares de la compañía, el fallecimiento de Havers en 1847, y la crisis comercial en Liverpool del 1847 hicieron con que Johnston organizase nuevamente la sociedad en Brasil. La mejoría de los negocios y la creciente especialización de la empresa en la exportación de café posibilitaron una mayor presencia de los hijos de Johnston. Esa participación originó Edward Johnston, Son & Co., en 1854. Pero eso es otra historia.

**Palabras clave:** Imperio del Brasil; comercio; compañía inglesa.

## *English presence in the Brazilian Empire: Edward Johnston & Co. and the exports trade, 1842–1852*

### **Abstract**

This study aimed at analyzing the organization and the exporting activity of the British trade firm, Edward Johnston & Co. in Brazil, from 1842 to 1852. When arriving in Rio de Janeiro, in 1821, Edward Johnston worked at the British trade firm, F. Le Breton & Co. In 1827, as the manager of the trade firm, he married Henrietta, daughter of Charles Alexander Moke, owner of the Massau farm, coffee producer in the Tijuca forest, Rio de Janeiro. After returning from London and Holland, Edward Johnston quit the trade firm and became a broker. The growth in Brazilian exports, the knowledge about Rio de Janeiro, and the commercial contacts with England allowed Edward Johnston to organize the trade firm Edward Johnston & Co. in 1842. His partners were the traders William Joseph Havers and João Ignácio Tavares. Edward Johnston left the trade firm with his partners and returned to Liverpool. With João Ignácio Tavares leaving the trade firm and the death of Havers, in 1847, besides the commercial crisis in Liverpool in the same year, Johnston reorganized the society in Brazil. The improvement in business and the increasing expertise of the trade firm in coffee export allowed Johnston's children to be more present. This participation led to the creation of Edward Johnston, Son & Co. in 1854. But that is another story.

**Keywords:** Brazilian Empire; commerce; British trade firm.

## *La présence anglaise dans l'Empire du Brésil: Edward Johnston & Co. entreprise et le commerce d'exportation, 1842-1852*

### **Résumé**

L'étude visait à analyser l'organisation et l'activité d'exportation de l'entreprise anglaise Edward Johnston & Co. au Brésil dans la période 1842 à 1852. En arrivant à Rio de Janeiro en 1821, Edward Johnston a travaillé au sein du cabinet britannique F. Le Breton & Co. En 1827, il était directeur de l'entreprise, a marié Henriette, fille de Charles Alexander Moke, propriétaire de la ferme Nassau, producteur de café dans la forêt de Tijuca, à Rio de Janeiro. Après son retour de voyage à Londres et en Hollande, Edward Johnston a démissionné de l'entreprise et se tourna courtier. La croissance des exportations brésiliennes, la connaissance de Rio de Janeiro place et des contacts commerciaux avec l'Angleterre a permis à la Edward Johnston organiser Edward Johnston & Co. cabinet en 1842, ayant comme partenaires concessionnaires William Joseph Havers et John Tavares Ignacio. Edward Johnston a quitté l'entreprise avec ses partenaires à Rio de Janeiro et est retourné à Liverpool. John Tavares des Ignacio La production de l'entreprise, la mort de Havers en 1847 et la crise commerciale en 1847 Liverpool ont fait Johnston réorganiser la société au Brésil. L'amélioration de l'activité et la spécialisation croissante de l'entreprise dans l'exportation du café a permis une plus grande présence des fils de Johnston. Cette participation origine Edward Johnston, Son & Co. en 1854. Ce est une autre histoire.

**Mots-clés:** l'Empire du Brésil; le commerce; Firme anglaise.

Artigo recebido em 28 de julho de 2014 e aprovado para publicação em 04 de novembro de 2014.

[1] Departamento de História da Universidade Federal Fluminense (UFF) - Niterói (RJ) - Brasil. E-mail: carlosguimaraes@gmail.com

**N**ascido em Londres, em 1804, Edward Johnston chegou ao Rio de Janeiro em 1821 e, com 17 anos, foi trabalhar na firma inglesa F. Le Breton & Co., importante no comércio importador e exportador. Alcançou o cargo de gerente em 1827 e, no mesmo, casou-se com Henrietta, filha do médico holandês radicado no Rio de Janeiro, Charles Alexander Moke, proprietário da fazenda Nassau, produtora de café na floresta da Tijuca, no Rio de Janeiro. Segundo os livros comemorativos da firma Edward Johnston & Co., o casamento e a viagem de lua de mel, quando visitou Londres e a Holanda, foram importantes para que Edward Johnston se desligasse da firma F. Le Breton e passasse a atuar como corretor no comércio importador-exportador na Praça do Rio de Janeiro.

O crescimento das exportações do café e de outros produtos pelo porto do Rio de Janeiro, o conhecimento adquirido na Praça Comercial e Financeira do Rio de Janeiro e os contatos comerciais com a Inglaterra, principalmente com Liverpool, possibilitaram a Edward Johnston organizar a firma Edward Johnston & Co. em 1842, tendo como sócios o negociante inglês William Joseph Havers e o negociante brasileiro João Ignácio Tavares.

Em 1844, Edward Johnston deixou a firma com seus sócios no Rio de Janeiro e retornou para Liverpool, onde se associou com o negociante inglês Charles Ironside na firma Charles Ironside & Co. Com negócios em Portugal e no Brasil, sendo neste último mais precisamente com o negociante inglês Joseph Napier na cidade de Salvador, Bahia, Charles Ironside teve um papel importante nos negócios de Edward Johnston a partir de então. A saída João Ignácio Tavares da firma do Brasil em 1845, o falecimento de Havers em 1847 e a crise comercial em Liverpool em 1847-1848 fizeram com que Johnston e Ironside reorganizassem a sociedade no Brasil, e Joseph Napier passou a dirigir a firma no Rio de Janeiro. A melhora dos negócios, com a firma se especializando nas exportações de café, possibilitou a participação dos filhos de Edward Johnston na administração da firma, sendo deslocados para o Brasil e para uma nova sociedade nos Estados Unidos, a Johnston, Moke & Co., em Nova Orleans. Essa crescente participação dos filhos de Johnston nos negócios fez com que a firma Charles Ironside & Co. fosse liquidada em 1853, e uma nova firma foi criada em Liverpool, a Edward Johnston, Son & Co., em 1854. Essa é uma outra história.

### **A expansão do café nas décadas de 1830 e 1840 no Vale do Paraíba fluminense e no Rio de Janeiro**

A vitória do projeto político conservador do Estado Imperial escravista,<sup>1</sup> tendo a frente a Trindade Saquarema do Partido Conservador, composta por Joaquim José Rodrigues Torres (Visconde de Itaboraí), Paulino Soares de Souza (Visconde

<sup>1</sup>A respeito da formação e consolidação Estado Imperial brasileiro, há uma extensa bibliografia. Cf. Ilmar Rohloff Mattos, *O tempo Saquarema*, São Paulo, HUCITEC, 1987; José Murilo de Carvalho, *A construção da ordem: a elite política imperial / Teatro das Sombras: a política Imperial*, Rio de Janeiro, EDUFRRJ; Relume Dumaré, 1996; Richard Graham, *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Tradução de Celina Brandt, Rio de Janeiro, Editora da UFRJ, 1997; István Jancsó (org.), *Independência: história e historiografia*, São Paulo, HUCITEC, 2005; Keila Grinberg; Ricardo Salles (orgs.), *O Brasil Imperial (1808-1831)*, vol. 1, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010; *Idem* (orgs.), *O Brasil Império (1831-1870)*, vol. 2, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010.

do Uruguai) e Eusébio de Queiroz Coutinho Matoso da Câmara,<sup>2</sup> possibilitou não só o crescimento e a conservação do comércio negreiro, mesmo ilegal após a lei de 1831,<sup>3</sup> mas também a legitimação de uma política da escravidão, como ressaltou Tamis Parron.<sup>4</sup> Tal política foi fundamental para a expansão da produção cafeeira no Vale do Paraíba fluminense e paulista<sup>5</sup> e possibilitou que o café suplantasse o açúcar como principal produto de exportação brasileiro pós-1830 (Tabela 1). Entretanto, na visão de Steve Topic, essa crescente exportação foi resultado da elasticidade-renda e elasticidade-preço da demanda por café nos Estados Unidos e na Europa Ocidental desde 1820, e não somente pelo lado da oferta (produção) e de seus custos decrescentes no Brasil em virtude da disponibilidade de terra e mão de obra escrava.<sup>6</sup> Com isso, na década de 1830, “o Brasil já era o principal produtor, com cerca de 650 mil sacas, seguido por Cuba, Java (Ásia/Holanda) e Haiti, cada um com níveis de produção variando entre 350 mil e 450 mil sacas”.<sup>7</sup>

Importante ressaltar que, para os historiadores Dale Tomich, Rafael Marquese e Ricardo Salles, a expansão cafeeira do período estava relacionada com o desenvolvimento do sistema capitalista do século XIX.<sup>8</sup> Tal relação possibilitou o surgimento de uma nova estrutura escravista denominada de 2ª escravidão,<sup>9</sup> a qual preponderou na região Atlântica que abarcava o Sul dos Estados Unidos, Cuba e Brasil.<sup>10</sup>

O crescimento das exportações de café continuou nos anos 1840 e, somente no final desse período, face à crise de 1847 que afetou a Europa e com desdobramentos

<sup>2</sup>Ricardo Salles, “O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado”, *Almanack Revista Eletrônica Semestral*, n. 4, nov. 2012. Disponível em: <<http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/issue/current>>. Acesso em: 25 de março de 2015.

<sup>3</sup>Sobre a lei de 1831, conferir: Beatriz Mamigonian; Keila Grinberg (orgs.), “Dossiê - ‘Para inglês ver?’ Revisitando a Lei de 1831”, *Estudos Afro-Asiáticos*, v. 29, n. 1-2-3, 2007, p. 87-340; Rafael Cupello Peixoto, *O poder e a lei: o jogo político no processo de elaboração da “lei para inglês ver” (1826-1831)*, Dissertação de mestrado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.

<sup>4</sup>Tamis Parron, *A política da escravidão no Império do Brasil: 1826-1865*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2011, p. 18 et passim.

<sup>5</sup>Stanley Stein, *Grandeza e decadência do café no Vale do Paraíba*, Tradução de Edgar Magalhães, São Paulo, Brasiliense, 1961; Pedro Carvalho de Mello, *A economia da escravidão nas fazendas de café: 1850-1888*, Rio de Janeiro, PNPE, 1984; Ricardo Salles, *E o Vale era o escravo: Vassouras, século XIX - senhores e escravos no coração do Império*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2008; José Flávio Motta; Nelson Nozoe, “Os produtores eventuais de café: nota sobre os primórdios da cafeicultura paulista (Bananal, 1799-1829)”, *Locus. Revista de História*, v. 5, n. 1, 1999, p. 51-84. Renato Leite Marcondes, *A arte de acumular na economia cafeeira: Vale do Paraíba, século XIX*, Lorena, Stiliano, 1998; Francisco Vidal Luna; Herbert S. Klein, *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*, São Paulo, EDUSP, 2005.

<sup>6</sup>Steven Topic, *The world coffee market in the eighteenth and nineteenth centuries, from colonial to national regimes*. Working paper 04, UCLA, 2004, p. 25. Disponível em: <<http://www.lse.ac.uk/economicHistory/Research/GEHN/GEHNPDF/WorkingPaper04ST.pdf>>. Acesso em: 20 de março de 2015.

<sup>7</sup>Edmar Bacha, “Política brasileira do café. Uma avaliação centenária”, In: \_\_\_\_; Robert Greenhill, *Marcelino Martins & E. Johnston: 150 anos de café*, 2. ed. rev., São Paulo, Salamandra Cons. Editorial, 1992, p. 20; Antonio Delfin Netto, *O problema do café no Brasil*, 3. ed., São Paulo, Editora da UNESP, 2009.

<sup>8</sup>Rafael B. Marquese; Dale Tomish, “O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial de café”, In: Keila Grinberg; Ricardo Salles (orgs.), *O Brasil Império (1831-1870)*, vol. 2, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2010, p. 339-383.

<sup>9</sup>Dale Tomich, *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*, Tradução de Antonio de Pádua Danesi, São Paulo, EDUSP, 2011. Cf. também Edward E. Baptist, “A segunda escravidão e a primeira república americana”, *Almanack*, n. 5, 1º semestre de 2013, p. 5-41. Disponível em: <<http://www.almanack.unifesp.br/index.php/almanack/article/viewFile/1001/pdf>>. Acesso em: 20 de março de 2015.

<sup>10</sup>Uma crítica a tal perspectiva teórica-metodológica está no recente livro de João Luiz Ribeiro Fragoso, *Barões do café e sistema agrário escravista: Paraíba do Sul/Rio de Janeiro (1830-1888)*, Rio de Janeiro, 7 Letras, 2013.

Tabela 1. Brasil – setor externo, 1820-1889.

Datas	Café	Açúcar	Algodão	Borracha	Couros e peles	Fumo	Cacau	Outros*	Total
1821-1830	19,2	27,8	21,0	0,0	13,8	2,6	0,5	15,1	100,0
1831-1840	43,8	24,4	10,6	0,4	7,9	1,8	0,5	10,6	100,0
1841-1850	42,6	26,3	7,4	0,5	8,6	1,9	0,9	11,8	100,0
1851-1860	51,7	19,5	5,8	2,3	7,2	2,6	1,0	9,8	100,0
1861-1870	44,3	12,7	19,1	3,6	5,9	3,0	0,9	10,5	100,0
1871-1880	56,8	11,8	8,4	5,5	5,3	3,4	1,3	7,5	100,0
1881-1890	62,2	9,8	4,4	7,8	3,2	2,7	1,6	8,3	100,0

\*Outros consistiam em produtos como erva-mate, diamantes, ouro, castanhas-do-pará, madeiras, farinha de mandioca, aguardente e outros produtos, sobre os quais não se dispõe de informações estatísticas confiáveis. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, “Anuário estatístico 1939/1940”, In: Denio Nogueira, *Raízes de uma nação*, Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1988, p. 342.

nos Estados Unidos,<sup>11</sup> houve uma queda acentuada das exportações do café brasileiro (Gráfico 1), com reflexos sobre a economia do período.<sup>12</sup> Um dado interessante sobre a década de 1840 foi que as exportações de açúcar e couros cresceram, interrompendo uma tendência de queda das exportações desses produtos (Tabela 1). Entre as possíveis explicações para tal melhoria, tivemos o fim do protecionismo inglês com a Lei de 1846,<sup>13</sup> a industrialização na Europa e nos Estados Unidos e a demanda pelo couro seco e salgado. Ainda com relação às exportações de couro, Manuel Llorca-Jaña destacou que o Brasil<sup>14</sup> era o segundo maior exportador de couro não curtido (*untanned hide*) para a Grã-Bretanha, depois da região do Rio da Prata (Argentina e Uruguai).<sup>15</sup> O couro, principalmente

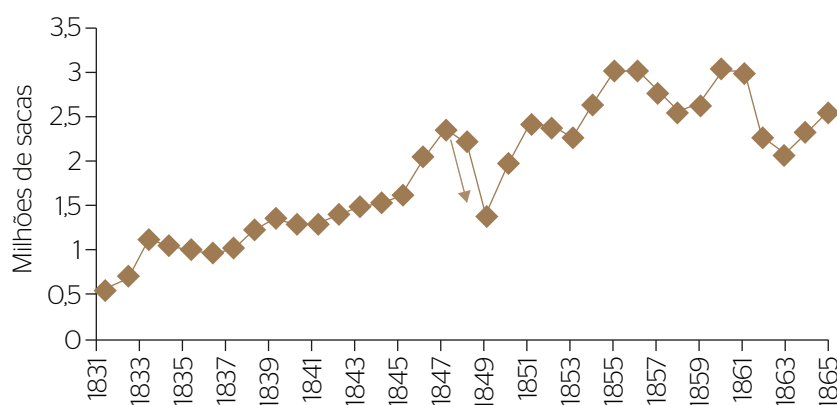
<sup>11</sup>Há uma extensa bibliografia sobre a crise de 1847. Cf. Karl Marx, *A crise monetária na Europa*. Disponível em: <<http://www.pucsp.br/neils/downloads/12-marx.pdf>>. Acesso em: 20 de março de 2015; Charles P. Kindleberger; Robert Z. Aliber, *Da euforia ao pânico: uma história das crises financeiras*, Tradução de Leonardo Abramowicz, São Paulo, Gente, 2009, p. 154-156; Gareth Campbell, *Two bubbles and a crisis: Britain in the 1840s*. Disponível em: <[http://cliometrics.org/conferences/ASSA/Jan\\_11/Campbell.pdf](http://cliometrics.org/conferences/ASSA/Jan_11/Campbell.pdf)>. Acesso em: 20 de março de 2015.

<sup>12</sup>Carlos Manuel Pelaez; Wilson Suzigan, *História monetária do Brasil*, 2. ed., Brasília, Editora da UnB, 1981; Dênio Nogueira, *Raízes de uma nação*, Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1988.

<sup>13</sup>Philip D. Curtin, “The British sugar duties and west Indian prosperity”, *The Journal of Economic History*, vol. 14, n. 2, Spring, 1954, p. 157-164; Leslie Bethell; José Murilo de Carvalho, “Brasil (1822-1850)”, In: Leslie Bethell (ed.), *História de América Latina*. América Latina Independiente, 1820-1870, volume VI, Barcelona, Crítica, 1991, p. 361. Cf. nota 71.

<sup>14</sup>A respeito dos produtos da pecuária do Rio Grande de Sul e da participação do Rio de Janeiro. Cf. Gabriel Berute, *Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Tese de doutorado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011; Jonas Moreira Vargas, *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)*. Tese de doutorado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013; Alan Ribeiro dos Santos, *The leading commission-house of Rio de Janeiro*. A firma Maxwell, Wright & Co. no comércio do Império do Brasil (c.1827-c.1850), Dissertação de mestrado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014; Renato Leite Marcondes, “O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem”, *Revista de Economia Política*, vol. 32, n. 1 (126), p. 142-166, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rep/v32n1/O9.pdf>>. Acesso em: 20 de março de 2015.

<sup>15</sup>Manuel Llorca-Jaña, *Britain's exports of textiles to Argentina and Chile during the first half of the nineteenth century: return remittances*, p. 3-4. Disponível em: <<http://www.ehs.org.uk/dotAsset/calee2e4-3ba2-4f54-88a6-89c580c6cecl.doc>>. Acesso em: 20 de março de 2015.



Fonte: Edmar Bacha, "Política brasileira do café. Uma avaliação centenária", *In*: Edmar Bacha; Robert Greenhill, *Marcelino Martins & E. Johnston: 150 anos de café*, 2. ed. rev., São Paulo, Salamandra Cons. Editorial, 1992, p. 324-325 (apêndice estatístico, tabela 16).

Gráfico 1. Exportações brasileiras de café, 1831-1865.

salgado, e outros produtos da pecuária, como o charque<sup>16</sup> e o sebo, foram os principais produtos de exportação da Argentina até meados do século XIX, quando foram suplantados pela exportação da lã, e com grande participação de firmas exportadoras inglesas, assim como ocorreu no Brasil.<sup>17</sup> Interessante constar que a Edward Johnston & Co. exportou para Gotemburgo, na Suécia, em 1842, uma carregação de 1.818 couros de Buenos Aires.<sup>18</sup>

Analisando as províncias produtoras de café, na década de 1840, "o Rio de Janeiro respondia por quase 80% da exportação total, com 16% correspondendo a São Paulo e cerca de 6% a Minas".<sup>19</sup> Essas regiões, de colonizações históricas diferentes e que, internamente, apresentavam variações no tocante à concentração de terra e dos plantéis de escravos no século XIX, tinham um ponto em comum: eram banhadas direta ou indiretamente pelo Rio Paraíba do Sul. Portanto, eram regiões pertencentes ao Vale do Paraíba (Mapa 1).

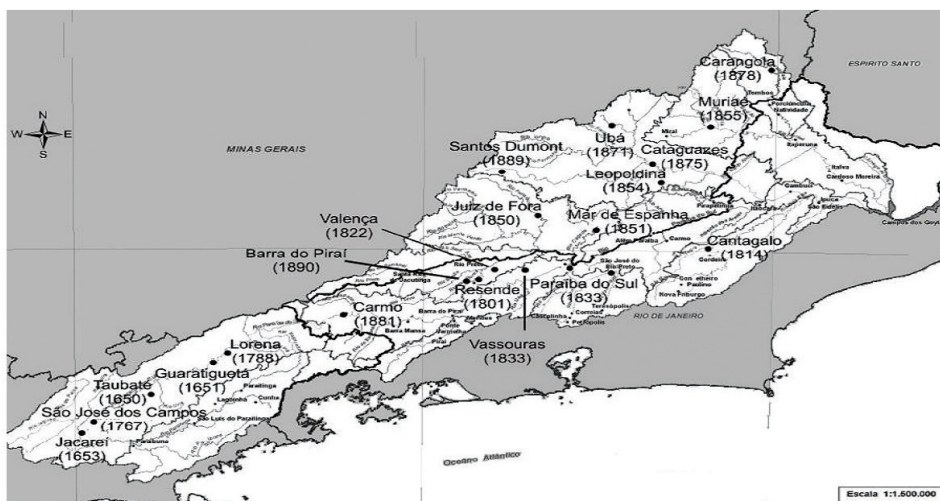
Devido à produção de café se concentrar na referida região do Vale do Paraíba e os caminhos do café — sejam do Oeste Velho paulista, sejam do Paraíba

<sup>16</sup>A respeito do comércio do charque ("jerked beef" ou "tasajo") e o Sistema Atlântico da Escravidão, Cf. Andrew Sluyter, "The Hispanic Atlantic's Tasajo Trail", *Latin American Research Review*, vol. 45, n. 1, 2010. Disponível em: <[http://larsa-4.univ.pitt.edu/LARR/prot/fulltext/Vol45no1/Sluyter\\_98-120\\_45-1.pdf](http://larsa-4.univ.pitt.edu/LARR/prot/fulltext/Vol45no1/Sluyter_98-120_45-1.pdf)>. Acesso em: 25 de março de 2015.

<sup>17</sup>Vera Blinn Reber, *British mercantile houses in Buenos Aires, 1810-1880*. Cambridge, Harvard University Press, 1979, p. 25-27; Collin M. Lewis, *British business in Argentina*, London, London School of Economics & Political Science. Working Papers in Economic History, n. 26, 1995.

<sup>18</sup>Comercio. Exportação. Embarcações despachadas no dia 4", *Jornal do Commercio*, 05 de outubro de 1842, p. 3, coluna 2. O levantamento das fontes sobre a firma Edward Johnston & Co., no *Jornal do Commercio*, foi feito pela aluna bolsista Daiana Torres Lima (PIBIC/UFF).

<sup>19</sup>Marcelo de Paiva Abreu; Luiz Aranha C. do Lago, *A economia brasileira no Império: 1822-1889*. Texto para discussão nº 584, Departamento de Economia/PUC-RJ, p. 7. Disponível em: <<http://www.econ.puc-rio.br/pdf/td584.pdf>>. Acesso em: 20 de março de 2015.



Fonte: Luiz Fernando Saraiva, *O Império das Gerais: café e poder na Zona da Mata mineira, 1853-1893*, Tese de doutorado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008, p. 223.

Mapa 1. Municípios do Vale do Paraíba fluminense, do Paraíba paulista e da Zona da Mata mineira por data de fundação (1801-1890).

fluminense e da Zona da Mata mineira —<sup>20</sup> estarem ligados direta ou indiretamente ao porto do Rio de Janeiro, foi principalmente por esse *entrepôt city*<sup>21</sup> que as exportações foram escoadas no período analisado.<sup>22</sup> Embora já exportasse café junto com outros produtos desde o final do século XVIII,<sup>23</sup> o porto de Santos cresceu como exportador desse produto nas décadas de 1840 e, principalmente, na década de 1850 (Tabela 2 e Gráfico 2). Após 1870, as exportações de café santistas aproximaram-se das do porto do Rio de Janeiro, suplantando-o nos anos 1890.<sup>24</sup>

<sup>20</sup>A respeito da estrutura produtiva e comercial nessas regiões, entre os vários trabalhos, cf. Rômulo Garcia de Andrade, "Escravidão e cafeicultura em Minas Gerais: o caso da Zona da Mata", *Revista Brasileira de História*, vol. 11, n. 22, 1991, p. 93-131; Renato Leite Marcondes, *A propriedade escrava no Vale do Paraíba paulista durante a década de 1870*. Disponível em: <<http://www.anpec.org.br/encontro2001/artigos/200101028.pdf>>. Acesso em: 20 de março de 2015; Anderson Pires, "Minas Gerais e a cadeia global da 'commodity' cafeeira – 1850/1930", *Revista Eletrônica de História do Brasil*, vol. 9, n. 1, 2007. No tocante aos caminhos terrestres do café, cf. Adriano Novaes, *Os caminhos do café*. Disponível em: <[http://www.sebraerj.com.br/custom/pdf/cam/cafe/O2\\_OsCaminhosDoCafe.pdf](http://www.sebraerj.com.br/custom/pdf/cam/cafe/O2_OsCaminhosDoCafe.pdf)>. Acesso em: 25 de março de 2015.

<sup>21</sup>A respeito do conceito de *entrepôt city*, cf. Patrícia Gomes da Silveira, *A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822*. Dissertação de mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

<sup>22</sup>A respeito do porto do Rio de Janeiro no século XIX, cf. Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *História do Rio de Janeiro*. Do capital comercial ao industrial e financeiro, Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, 2v; Maria Cecília Velasco e Cruz, "O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces", *Tempo*, n. 8, 1999. Disponível em: <[http://www.historia.ufrj.br/tempo/artigos\\_livres/artg8-7.pdf](http://www.historia.ufrj.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf)>. Acesso em: 20 de março de 2015.

<sup>23</sup>A respeito da importância de Santos no comércio importador e exportador colonial e no início do século XIX, cf. Denise Aparecida Soares de Moura, *O Porto de Santos como polo redistribuidor de mercadorias coloniais no funcionamento do organismo colonial português (1765-1822)*, Anais do II Encontro Internacional de História Colonial, *Mneme - Revista de Humanidades*, v. 9, n. 24, 2008. Disponível em: <[www.cerescaio.ufrn.br/mneme/anaes](http://www.cerescaio.ufrn.br/mneme/anaes)>. Acesso em: 20 de março de 2015; Ricardo Felipe Di Carlos, *Exportar e abastecer: população e comércio em Santos, 1775-1836*. Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

<sup>24</sup>Edmar Bacha, "Política brasileira do café. Uma avaliação centenária", In: \_\_\_\_; Robert Greenhill, *Marcelino Martins & E. Johnson: 150 anos de café*. 2. ed. rev., São Paulo, Salamandra Cons. Editorial, 1992, p. 388-389; Maria Cecília Velasco e Cruz, *op cit.*, p. 2-3.

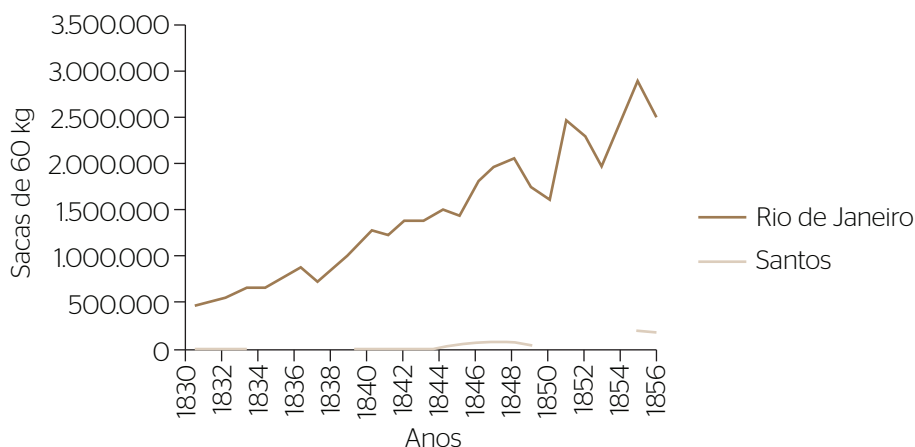
Portanto, dentro desse contexto nacional e internacional, foi organizada na cidade do Rio de Janeiro — o Município Neutro da Corte desde 1834 — a firma inglesa Edward Johnston & Co., em 1842. Tratamos da sua organização na seção seguinte.

Tabela 2. Comércio exportador de café. Exportação por portos (1830-1856). Sacas de 60 kg.

Anos	Rio de Janeiro	Santos	Anos	Rio de Janeiro	Santos
1830	473.900	-	1844	1.491.348	26.617
1831	542.198	-	1845	1.441.399	52.978
1832	579.334	-	1846	1.827.810	57.819
1833	679.418	-	1847	1.985.618	60.783
1834	678.290	-	1848	2.069.267	59.318
1835	783.136	-	1849	1.765.966	34.466
1836	865.938	-	1850	1.625.068	ND
1837	734.337	-	1851	2.468.058	ND
1838	927.389	-	1852	2.306.053	ND
1839	1.075.719	3.839	1853	1.981.566	ND
1840	1.292.350	5.375	1854	2.404.907	ND
1841	1.243.906	5.345	1855	2.913.007	192.654
1842	1.394.185	1.106	1856	2.538.102	180.634
1843	1.409.938	217			

ND: não disponível.

Fonte: Edmar Bacha, "Política brasileira do café. Uma avaliação centenária", In: \_\_\_\_; Robert Greenhill, *Marcelino Martins & E. Johnston: 150 anos de café*, 2. ed. rev., São Paulo, Salamandra Cons. Editorial, 1992, p. 388.



Fonte: Tabela 2.

Gráfico 2. Comércio exportador de café. Exportação por porto: Rio de Janeiro e Santos (1830-1856). Sacas de 60 kg.



## A organização da firma Edward Johnston & Co. no Brasil

No dia 14 de setembro de 1942, na cidade de Santos, São Paulo, foi comemorado o 100º aniversário da firma inglesa Edward Johnston & Cia. Limited, uma das maiores firmas exportadoras de café do Brasil.<sup>25</sup> Contando com a presença do embaixador britânico Sir Noel Charles e de inúmeras autoridades políticas e do “alto comércio”, ou seja, do comércio exportador-importador de Santos,<sup>26</sup> tal evento tinha um significado político e econômico, como constou no título da publicação “Um século de atividade no estreitamento das relações anglo-brasileiras”.

A dita efeméride, celebrada pelo jornal, que historicamente estava vinculado ao complexo cafeeiro paulista,<sup>27</sup> visava a uma celebração não só política, mas também econômica, face à conjuntura da época.<sup>28</sup>

Entretanto, a firma Edward Johnston & Co. só abriu a filial em Santos no ano de 1881, período esse de crescimento da produção e exportação do café paulista, principalmente do Oeste Novo. Antes de Santos se tornar a sede da firma, esta teve como centro dos seus negócios a cidade do Rio de Janeiro, onde foi fundada em 14 de setembro de 1842, na Rua do Sabão, nº 10.<sup>29</sup>

Organizada pelo negociante inglês Edward Johnston, em sociedade com o negociante inglês William Joseph Havers<sup>30</sup> e com o negociante brasileiro João Ignácio Tavares,<sup>31</sup> a firma inglesa se destacou no início das suas ati-

<sup>25</sup>“Um século de atividade no estreitamento das relações anglo-brasileiras”, *O Estado de S. Paulo*, 15 de setembro de 1942; Edward Johnston & Co., *Rio de Janeiro 1842. Um século de café*, Londres; Rio de Janeiro; Santos; Paranaguá, Edward Johnston Ltda, 1942 [livro que foi editado pela própria firma em 1842].

<sup>26</sup>A respeito do Porto de Santos e das casas importadoras, cf.: Cesar T. Honorato, *O porto e o pólvora*, Santos, HUCITEC, 1996; Carina M. Ferreira, *Casas importadoras de Santos e seus agentes: comércio e cultura material (1870-1900)*, Dissertação de mestrado, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

<sup>27</sup>A respeito do complexo cafeeiro paulista, cf.: Flávio Azevedo M. de Saes, *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, 1850-1930*, São Paulo, HUCITEC, 1986; Sonia Regina de Mendonça, *O ruralismo brasileiro: 1888-1931*, São Paulo, HUCITEC, 1997.

<sup>28</sup>O jornal *O Estado de S. Paulo* (OESP) era um dos porta-vozes da vertente liberal de São Paulo desde a Primeira República. Maria Helena Capelato, *Os arautos do liberalismo: imprensa paulista (1920-1945)*, São Paulo, Brasiliense, 1989. Sobre a política externa do Estado Novo, cf.: Gerson Moura, *Autonomia na dependência: a política externa brasileira (1935-1942)*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1980. Cf. também Francisco L. Corsi, *Estado Novo: política externa e projeto nacional*, São Paulo, UNESP, 2000.

<sup>29</sup>*Almanak Administrativo Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro para o ano bissexto de 1844*. Primeiro Anno, Rio de Janeiro, Eduardo e Henrique Laemmert, 1844, p. 223; Robert Greenhill, “E. Johnston: 150 anos em café”, In: Edmar Bacha; Robert Greenhill, *Marcelino Martins & E. Johnston: 150 anos de café*, 2. ed. rev., São Paulo, Salamandra Cons. Editorial, 1992, p. 135-172; Richard Graham, *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil*, Tradução de Roberto Machado de Almeida, São Paulo, Brasiliense, 1973, p. 83-84.

<sup>30</sup>William Joseph Havers era o segundo filho de William Joseph Harvers, “*squire of Thelton Hall*”. John Burke, *Genealogical and Heraldic Dictionary of the Landed Gentry of England and Ireland*, vol. I, A to L, London, Henry Colburn Publisher, 1847, p. 551.

<sup>31</sup>João Fragoso ressaltou que João Ignácio Tavares não foi um negociante “arcaico”, pois, ao invés de imobilizar seu capital em terras e escravos, “algo completamente irá ocorrer com João Ignácio Tavares e o Conde de Ipanema (José Antonio Moreira), capitalistas reitrados da listagem de 1876. Ao morrerem respectivamente em 1875 e 1880, de 10 a 9% das suas fortunas eram constituídas por ações, apólices e moedas”. João Luiz Ribeiro Fragoso, “Para que serve a História Econômica? Notas sobre a história da exclusão social no Brasil”, *Estudos Históricos*, n. 29, 2002, p. 28. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewFile/2157/1296>>. Acesso em: 20 de março de 2015. João Ignácio Tavares teve sociedade em vários negócios do Visconde de Mauá. Cf. Carlos Gabriel Guimarães, *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, Alameda, 2012.

vidades como uma firma importadora e exportadora, e não especializada num só produto.<sup>32</sup> Com relação ao negociante Edward Johnston, ele chegou ao Rio de Janeiro em 1821 com 17 anos e foi trabalhar como *clerk* (caixeiro) na firma inglesa importadora e exportadora F. Le Breton & Co.<sup>33</sup> Nesse ínterim, Edward Johnston tornou-se gerente da firma e casou-se em 1827 com Henrietta Marie, filha de Charles Alexander Moke, médico e fazendeiro de café na Tijuca, Rio de Janeiro.<sup>34</sup>

---

*Após 1870, as exportações de café santistas  
aproximaram-se das do porto do Rio de Janeiro,  
suplantando-o nos anos 1890*

---

O consórcio celebrado entre Edward Johnston e a filha do fazendeiro de café foi importante para a sua guinada comercial.<sup>35</sup> Após um período na Inglaterra e na Holanda, esta última, terra natal do seu sogro, e retornando ao Rio de Janeiro em 1830, Edward Johnston deixou a gerência da firma F. Le Breton e abriu seu próprio “negócio de corretagem” em 1832.<sup>36</sup> Conforme destacou Johnston numa correspondência a seu irmão James, devido ao pouco capital que tinha na época, “eventualmente, eu me estabelecerei como corretor, pois é nisto que provavelmente terei êxito, não precisando de muito capital”.<sup>37</sup> Segundo Greenhill, Johnston “comprava produtos primários ou trabalhava na base de comissão, o que exigia pouco capital e minimizava o risco”.<sup>38</sup>

---

<sup>32</sup>Como veremos na seção “A firma Edward Johnston & Co. no comércio de exportação, 1842-1852”, a firma passou da diversificação para a especialização das exportações.

<sup>33</sup>No Juízo da Conservatória Inglesa, Edward Johnston apareceu como procurador da firma F. Le Breton, movendo uma ação contra um negociante do Rio de Janeiro, Francisco Lins da Costa Guimarães, que não pagou um empréstimo no valor de 2.000\$000 (dois contos de réis). Arquivo Nacional (AN), “*Juízo da Conservatória nº 11164*”, Maço 2.330, GAL A, Slide 027-040. Agradeço ao professor Luiz Fernando Saraiva pela informação. No ano de 1846, a F. Le Breton era uma das sete casas comerciais responsáveis por 52,5% das exportações totais de café pelo porto do Rio de Janeiro. *Anuario Politico, Historico e Estatístico do Brazil*, 1846. Primeiro Anno, Rio de Janeiro, Casa de Firmin Didot Irmãos, 1846, p. 404.

<sup>34</sup>Charles Alexandre Moke era natural de Thourot, Flandres, médico formado pela Universidade de Leyden. Fazendeiro de café na Tijuca, sua fazenda Nassau “era vizinha e logo acima da fazenda de Louis Lescene na Gávea Pequena”. Sir Graham Eden Hamond, *Os diários do Almirante Graham Eden Hamond, 1825-1834/38*, Rio de Janeiro, JB, 1984, p. 68.

<sup>35</sup>Edward Johnston & Co., *Rio de Janeiro 1842*. Um século de café, Londres; Rio de Janeiro; Santos; Paranaguá, Edward Johnston Ltda, 1942, p. 13.

<sup>36</sup>*Ibidem*, p. 13. No *Almanak Geral do Império do Brasil de 1838*, Edward Johnston apareceu como corretor com endereço na Rua da Alfândega nº 3. *Almanack Geral do Império do Brazil publicado por Sebastião Fábregas Surigué*, Rio de Janeiro, Typographia de S. F Surigué, 1838, p. 180.

<sup>37</sup>Edward Johnston para James Johnston, 11 de janeiro de 1833”, *Coleção de Cartas de Veronica Johnston*, p. 35, *apud* Robert Greenhill, “E. Johnston: 150 anos em café”, *In*: Edmar Bacha; Robert Greenhill, *Marcelino Martins & E. Johnston: 150 anos de café*, 2. ed. rev., São Paulo, Salamandra Cons. Editorial, 1992, p. 146.

<sup>38</sup>*Ibidem*, p. 152.

Em 1838, Edward Johnston fez uma nova viagem para Liverpool, outrora principal porto negreiro inglês<sup>39</sup> e importante centro exportador dos fios e tecidos (fazendas secas) das fábricas têxteis de Manchester e importador dos “produtos coloniais”, como café, açúcar, algodão e outros na década de 1830.<sup>40</sup> No *Diário do Rio de Janeiro* de 04 de julho de 1838, foi publicado um anúncio de leilão dos móveis e outros utensílios pertencentes a Eduardo (Edward) Johnston, que se “retirava para Europa”. Dizia o anúncio:

Baker Campbell & Greenwood fazem leilão hoje as 10 horas e meia, na casa residência do Sr. Eduardo Johnston, rua Bella da Princeza, n. 5, dos ricos moveis, prata, casquinha, cristaes, porcelana, quadro, etc., pertencentes ao mesmo senhor que se retira para Europa, constando mesa de jantar para 30 pessoas, apparador de mogmo, cadeiras de dito, e jacarandá, ricos espelhos, [...], gravuras, cavalos, bestas, etc.<sup>41</sup>

Importante destacar que, na cidade de Liverpool, havia a *Brazilian Association of Liverpool* (Associação Brasileira de Liverpool), a qual defendia os interesses dos negociantes ingleses que importavam os produtos brasileiros, como café e açúcar, e exportavam fios e tecidos de algodão das fábricas de Manchester.<sup>42</sup> Essa Associação encaminhou petições ao Parlamento inglês (*House of Commons*), como a de 1833, “*The Petition of undersigned Merchants and Ship owners of Liverpool Trading to Brazil, and Members of the Association*”, em que solicitava a redução das tarifas cobradas sobre os produtos importados do Brasil, particularmente o açúcar.<sup>43</sup> Em 1839, a Associação, juntamente com a *Manchester Chamber of Commerce* (Câmara de Comércio de Manchester), pressionou a Câmara dos Comuns para a revisão das tarifas sobre os produtos açúcar e café. Em 1840, surgiu uma petição em Manchester, “que ressaltava a

<sup>39</sup>Há uma extensa bibliografia sobre o comércio negreiro de Liverpool. Cf. David Richardson; Suzanne Schwarz; Anthony Tobbles (eds.), *Liverpool and transatlantic slavery*, Liverpool, Liverpool University Press, 2007.

<sup>40</sup>D. M. Williams, “Liverpool merchants and the Cotton Trade 1820-1850”, In: John R. Harris (ed.), *Liverpool and Merseyside*. Essays in the economic and social history of the port and its hinterland, London, Frank Cass & Co. Ltd, 1969, p. 182-211; Graemme J. Milne, *Trade and traders in mid-Victorian Liverpool*. Mercantile business and the making of a world port, Liverpool, Liverpool University Press, 2000; Mary B. Rose, *Firms, networks and business values: the British and American cotton industries since 1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.

<sup>41</sup>Leilões. Leilão de ricos moveis, prata em obra, vidros, cristaes, porcelanas, etc.”, *Diário do Rio de Janeiro*, 04 de julho de 1838, p. 3, coluna 1. A Rua Bela da Princesa é a atual Rua Correia Dutra, localizada no bairro do Catete, cidade do Rio de Janeiro.

<sup>42</sup>Com base na fonte *Gore’s Liverpool Directory 1842, 1848, 1851*, Marika Sherwood conseguiu listar os seguintes nomes na diretoria: James Peter, James Powell and John North (1842) and J. B. Moore, C. Saunders and John North (1848 and 1851). Marika Sherwood, *After abolition: Britain and the Slave Trade after 1807*, London; New York: I. B. Taurus, 2007, p. 206 (nota 19).

<sup>43</sup>J. J. Sturz, *A Review, Financial, Statistical, & Commercial, of the Empire of Brazil and its resources: together with a suggestion of the expediency and mode of admitting Brazilian and other foreign sugar into Great Britain for refining and exportation*, London, Effingham Wilson, 1837, p. 132-136. Segundo Marika Sherwood, em 1833, foi publicado um panfleto intitulado “*Some remarks and observations on a Petition to Parliament from the merchants and ship owners of Liverpool praying for the admission ... of the products of Brazil*”, de um membro desconhecido da *Brazilian Association of Liverpool*, destacando que “*the petitioners carry on extensive commerce with Brazil in the produce and manufactures of the United Kingdom... export value is Three million Sterling. The imports listed are sugar, coffee, cocoa and rum*”. Marika Sherwood, *op cit.*, p. 32.

urgência da questão”<sup>44</sup> e que somente foi resolvida com a Lei de 1846 e seus desdobramentos. Em 15 de maio de 1841, Charles Saunders, presidente da dita Associação, publicou no jornal *The Tablet* um artigo intitulado “*The reasons why Brazil produce should be at once admitted into this country for consumption on more reasonable terms*”, em que defendia, novamente, a diminuição das taxas sobre os produtos brasileiros, reforçando a importância do Brasil para o comércio da Grã-Bretanha.<sup>45</sup>

Retornando a Edward Johnston, não se sabe da data de seu retorno para o Brasil; porém, o *Diário do Rio de Janeiro* de 11 de janeiro de 1840 anunciava uma sessão do “Banco Commercial do Rio de Janeiro”,<sup>46</sup> na qual Edward Johnston, acionista do banco, participou da Comissão de Exame e Contas deste. Dizia a nota:

Banco Commercial do Rio de Janeiro, sessão do dia 10 de janeiro de 1840

Abriu-se ás 11 horas a sessão tomando a cadeira da presidência o Sr. Ignacio Ratton, o qual apresentou á assemblea o relatório dos trabalhos da direcção durante o anno de 1839. Procedeo-se a eleição da mesa, e sendo 180 os votantes pouco mais ou menos sahirão leitos [...].

Passou-se á nomeação da Comissão de exame e contas, e sahirão eleitos os Srs. Drs. Pereira da Silva com 155 votos; Santos Jr. com 143 votos; Barbosa Guimarães com 120 votos; *Eduardo Johnston com 96 votos*; [...] (grifo nosso).<sup>47</sup>

No tocante ao comércio efetuado pelo corretor Edward Johnston, destacamos dois despachos de exportação de couros para Nova York e Malta (protetorado inglês), nos anos de 1841 e 1842.<sup>48</sup> Porém, nesse retorno de Edward Johnston ao Rio de Janeiro, destacamos a sua presença num abaixo-assinado de importantes comerciantes e firmas inglesas, além de outros negociantes estrangeiros

<sup>44</sup>Arthur Redford, *Manchester merchants and foreign trade, 1794-1858*, vol. 1, reprinted, Manchester, Manchester University Press, 1973, p. 146-147. Cf., também, Lucy Brown, The board of trade and the tariff problem, 1840-1842, *The English Historical Review*, vol. 68, n. 268, 1953, p. 394-421.

<sup>45</sup>*The Tablet*, 15 de maio de 1841. Disponível em: <<http://archive.thetablet.co.uk/article/15th-may-1841/3/brazil-produce>>. Acesso em: 20 de junho de 2014. Charles Saunders foi listado por Marika Sherwood como presidente em 1848 e 1851 (nota 43). A respeito de Charles Saunders, a fonte Edward Johnston & Co., *Rio de Janeiro 1842*. Um século de café destacou que ele fora nomeado gerente da firma F. Le Breton & Co. no Rio de Janeiro, em 1827, “no mesmo tempo em que Edward Johnston”. Provavelmente, era o pai de Francis Saunders, que trabalhou na Edward Johnston no Rio de Janeiro, substituindo James Napier, quando este se tornou sócio na firma Edward Johnston, Son & Co. em 1855. Cf. Edward Johnston & Co., *Rio de Janeiro 1842*. Um século de café, Londres; Rio de Janeiro: Santos; Paranaguá, Edward Johnston Ltda, 1942, p. 16.

<sup>46</sup>A respeito do Banco Commercial do Rio de Janeiro, criado em 1838, cf. Maria Barbara Levy, *História dos bancos comerciais no Brasil*, Rio de Janeiro, IBMEC, 1972.

<sup>47</sup>Parte Commercial. Banco Commercial do Rio de Janeiro”, *Diário do Rio de Janeiro*, 11 de janeiro de 1840, p. 3, coluna 1. Ignacio Ratton era um importante negociante da Praça do Comércio do Rio de Janeiro, que participou de várias comissões de negociantes, como o projeto do Código Commercial de 1838. Foi presidente da Sociedade dos Assinantes da Praça do Rio de Janeiro (futura Associação Commercial do Rio de Janeiro, em 1867) no período de 1840 a 1846.

<sup>48</sup>Os despachos de 4.609 couros para Nova York e 500 couros para Malta estão, respectivamente, em: (1) “Despachos de exportação em 8/03”, *Diário do Rio de Janeiro*, 10 de março de 1841, p. 2, coluna 3; (2) “Despachos de exportação em 22/01”, *Idem*, 24 de janeiro de 1842, p. 2, coluna 4.

(como americanos e suecos) e nacionais, referendando e legitimando o nome do negociante e um dos maiores traficantes de escravos do comércio ilegal pós-1831, o português Manoel Pinto da Fonseca, como assinante da Alfândega do Rio de Janeiro.<sup>49</sup> Esse documento, assim como outros abaixo-assinados de negociantes, reforçou a tese da participação dos comerciantes ingleses no tráfico negro, mesmo com a proibição de 1831.<sup>50</sup>

---

*Edward Johnston chegou ao Rio de Janeiro em 1821  
com 17 anos e foi trabalhar como clerk (caixeiro)*

---

Como já ressaltado, a firma Edward Johnston & Co. foi fundada em 14 de setembro de 1842, na Rua do Sabão, nº 10, com um capital de 30 contos de réis.<sup>51</sup> No entanto, se não tivemos muitas informações sobre William Joseph Havers,<sup>52</sup> com relação ao negociante João Ignácio Tavares, outros documentos permitiram informações sobre a presença desse negociante e capitalista nacional. No *Diário do Rio de Janeiro* de 09 de agosto de 1834, João Ignácio Tavares apareceu como acionista da Caixa Econômica do Rio de Janeiro, fundada em 1834,<sup>53</sup> juntamente com outros negociantes importantes da Praça do Rio de Janeiro, como João Pereira Darrigue Faro (segundo barão e primeiro visconde do Rio Bonito).<sup>54</sup> Em 1838, João Ignácio Tavares foi citado como um dos capi-

<sup>49</sup>Robert Edgar Conrad, *Tumbeiros*. O tráfico escravista para o Brasil, Tradução de Elvira Serapicos, São Paulo, Brasiliense, 1985 (especialmente, o capítulo: "Colaboradores estrangeiros: os britânicos e americanos"); Luiz Henrique D. Tavares, *O comércio proibido de escravos*, São Paulo, Ática, 1988 (especialmente, capítulo V); Carlos Gabriel Guimarães, *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, Alameda, 2012, p. 247.

<sup>50</sup>Carlos Gabriel Guimarães, "O comércio inglês no Império brasileiro: a atuação da firma inglesa Carruthers & Co., 1824-1854", In: José Murilo de Carvalho (org.), *Nação e cidadania no Império: novos horizontes*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007, p. 371-393; Marcia Naomi Kuniuchi, *Tráfico e enriquecimento: o Porto de Rio Grande, em meados do século XIX*. Disponível em: <<http://www.escravidaoeliberdade.com.br/site/images/Textos.6/marciakuniuchi.pdf>>. Acesso em: 20 de março de 2015.

<sup>51</sup>Com um capital de £ 3,529, era um firma pequena para o padrão inglês. Cf. Stanley D. Chapman, *Merchant enterprise in Britain*. From the Industrial Revolution to World War I, Cambridge, Cambridge University Press, 1993, p. 104-105. Infelizmente, em virtude de a maior parte da documentação da Conservatória Inglesa não ter sido encontrada, com exceção de alguns poucos documentos que estão misturados em outros no Arquivo Nacional (nota 33), não achamos a organização da sociedade celebrada entre Edward Johnston, William Joseph Havers e João Ignácio Tavares.

<sup>52</sup>Até o momento, achamos somente uma informação sobre William Joseph Havers, que foi de uma viagem como passageiro do paquete inglês Linnet para Falmouth (porto na Grã-Bretanha). "Movimentação do Porto. Sahidas no dia 21", *Diário do Rio de Janeiro*, 22 de fevereiro de 1843, p. 4, coluna 4.

<sup>53</sup>"Declarações", *Idem*, 27 de janeiro de 1834, p. 1, coluna 2. Essa caixa de particulares, um "banco de depósitos", estava no bojo das mudanças preconizadas pela Lei nº 59, de 08 de outubro de 1833. Cf. Carlos Manuel Pelaez; Wilson Suzigan, *História monetária do Brasil*, 2. ed., Brasília, Editora da UnB, 1981, p. 56-57. Essa Caixa não teve nada a ver com a Caixa Econômica de 1861, também criada no Rio de Janeiro. Cf. Renato Leite Marcondes, *Caixas econômicas públicas e depósitos populares no Brasil (1861 a 1840)*, texto cedido pelo próprio autor; Keila Grinberg, "A poupança: alternativas para a compra da alforria no Brasil (2.ª metade do século XIX)", *Revista de Índias*, vol. LXXI, n. 251, 2011, p. 137-158.

<sup>54</sup>O Visconde do Rio Bonito era fazendeiro de café e foi acionista e diretor do Banco do Brasil, organizado pelo Barão, depois Visconde de Mauá, em 1851. A respeito da família Faro, cf. Fania Fridman, *Planejamento e rede urbana no sertão oeste fluminense*. Disponível em: <[www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/download/2265/2213](http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/download/2265/2213)>. Acesso em: 20 de março de 2015.

talistas que compraram os títulos da dívida pública na Caixa de Amortização (criada em 1827),<sup>55</sup> numa situação de conflito entre a Praça do Comércio do Rio de Janeiro e a decisão do ministro da fazenda, Miguel Calmon Du Pin e Almeida (Marquês de Abrantes), de suspender o leilão da dívida pública em 1838.<sup>56</sup> Em suma, o negociante e capitalista João Ignácio Tavares era um indivíduo com atuação destacada na Praça do Rio de Janeiro nos anos 1830 e 1840, com um conhecimento e informação importantes para a sociedade comercial organizada por Edward Johnston.<sup>57</sup>

Em 1844, Edward Johnston retornou para Liverpool,<sup>58</sup> deixando seus sócios à frente da firma no Rio de Janeiro, numa conjuntura de mudanças da relação do Brasil com a Grã-Bretanha devido à Tarifa Alves Branco de 1844 (Decreto nº 376, de 12 de agosto de 1844), que aumentou o imposto de importação sobre determinados produtos estrangeiros e outros.<sup>59</sup> No seu retorno definitivo para a Inglaterra, comparando o leilão de móveis e utensílios da casa de Johnston em 1844 com os de 1838, fica bastante nítida a riqueza acumulada pelo negociante inglês nos últimos quatro anos. No jornal *Diário do Rio de Janeiro* de 17 de abril de 1844, saiu a seguinte notícia:

Campbelle & Greenwood fazem leilão hoje, quarta-feira, 17 do corrente, às 10 horas e meia em ponto, na casa da residência do Sr. Eduardo Johnston, rua da Princesa n. 5 (no Catete) de toda a sua *mui elegante* mobília de mogmo maciço, mandada fazer de encomenda na Inglaterra, havendo entre ella um magnifico apparador de sala de jantar, mesa de jantar para 18 pessoas, mesas redondas e de jogo, cadeiras, espelhos grandes, toucadores, sofás, divans, commodas, guarda-roupas, com espelho grande de vestir (psyche), um superior piano forte do autor Broadood de Londres, um soberbo chiffonier, camas entre ellas uma de casados, de armação com cortinados, relógio com corda para 3 dias, um telescópio grande, um rico serviço de porcelana de mesa e outro de chá, um dito de dita branco, um plateaux de bronze, um riquíssimo lustre de 18 luzes, ricos candelabros, etc. todos pertencentes ao dito Sr. (grifo nosso).<sup>60</sup>

<sup>55</sup>A respeito da Caixa de Amortização, cf. Anderson C. Silva, *Origem e história da dívida pública no Brasil até 1963*. Disponível em: <[http://www3.tesouro.gov.br/divida\\_publica/downloads/Parte%201\\_1.pdf](http://www3.tesouro.gov.br/divida_publica/downloads/Parte%201_1.pdf)>. Acesso em: 20 de março de 2015.

<sup>56</sup>"Comunicado", *Diário do Rio de Janeiro*, 07 de maio de 1838, p. 1, coluna 4. Tratou-se de uma resposta do governo imperial, via *Diário do Rio de Janeiro*, ao artigo publicado na *Revista Mensal do Jornal do Commercio*, de 05 de maio de 1839.

<sup>57</sup>Numa perspectiva institucionalista, a firma inglesa fora organizada para minimizar os custos de transação por parte dos agentes (negociantes) face às assimetrias das informações do mercado "carioca". A respeito da abordagem institucionalista da firma, cf. Ronald H. Coase, "The nature of the firm", *Economica*, vol. 4, n. 16, 1937, p. 386-405; Oliver E. Williamson; Sidney G. Winter (eds.), *The nature of the firm: origins, evolution, and development*, Oxford, Oxford University Press, 1991.

<sup>58</sup>Sahidas no dia 29. Falmouth, paquete inglês Senft, commenadante Douglas, passageiros os ingleses Eduardo Johnston, sua Sra., 4 filhos e 2 criados. Movimento do Porto", *Diário do Rio de Janeiro*, 30 de abril de 1844, p. 4, coluna 4.

<sup>59</sup>Há uma extensa bibliografia sobre os efeitos da tarifa na economia e política imperial. Cf., entre os vários trabalhos, Celso Furtado, *Formação econômica do Brasil*, 19. ed., São Paulo, Nacional, 1984; Nícia Vilela Luz, *A luta pela industrialização do Brasil*. Prefácio de João Cruz Costa, São Paulo, Alfa-Ômega, 1978; Geraldo de Beauclair M. de Oliveira, *Raízes da indústria no Brasil. A pré-indústria fluminense 1808-1860*, Rio de Janeiro, Studio F & S Ed., 1992; André V. Villela, "Política tarifária no II Reinado: evolução e impactos", 1850-1889, *Nova Economia*, vol. 15, n. 1, p. 35-68, 2005.

<sup>60</sup>"Leilões. Leilão de moveis, porcelanas, cristaes etc.", *Diário do Rio de Janeiro*, 17 de abril de 1844, p. 3, coluna 4.

Na cidade inglesa, Edward Johnston associou-se ao negociante Charles Ironside na firma Charles Ironside & Co., em 1845. A respeito de Charles Ironside, no período de 1820 a 1830, constituiu-se num importante comerciante inglês na Praça Comercial de Lisboa, realizando comércio com o Brasil e a Inglaterra, principalmente com Liverpool.<sup>61</sup> Esse negociante teve um navio “aprisionado” no porto brasileiro de São Luís no período conturbado do pós-independência do Brasil. Dizia o documento:

Henry Chamberlain, Squire, Consul Geral de S. M.

[...]

Tradução nº 2: A Escuna Americana Ghest mestre Josuah Folger chegou de Lisboa em 28/02/1825, trazendo à consignação dos Srs. Edward T Eyton & C., negociante britânico desta Praça, mercadorias como se vê do conhecimento junto, carregadas por C. Ironside & C. de Lisboa, sendo o todo propriedade britânica, como mostra o certificado consular anexo.

[...]

Esta propriedade foi detida com pretexto de ter vindo do porto inimigo. R.H. Nota da carga embarcada por Charles Ironside & C. de Lisboa na Escuna americana Guest, mestre Josuah Folger, por sua conta e risco, como se vê no certificado consular.<sup>62</sup>

Não sabemos quando Charles Ironside retornou para Liverpool.<sup>63</sup> No entanto, ele também comercializou com o negociante inglês na Bahia, James Napier, na firma Ironside, Napier & Co.,<sup>64</sup> cujo destrate aconteceu em 04 de março de 1845.<sup>65</sup>

A saída de João Ignácio Tavares da sociedade no Rio de Janeiro em 1845, “para desenvolver o trabalho de corretagem que Johnston considerava incompatível da firma, ou seja, concentrar no café”,<sup>66</sup> as dificuldades na

<sup>61</sup>Em 1824, a residência de Charles (Carlos) Ironside em Lisboa era na Rua Magdalena 50. Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), “Negociantes britânicos residentes na cidade de Lisboa”, *Junta do Commercio*, maço 61, caixa 199.

<sup>62</sup>*Revista Marítima Brasileira*, Ano XXXIX, n. 7-8, 1920, p. 206. Sir Henry Chamberlain era o cônsul-geral encarregado dos negócios da Inglaterra na corte do Rio de Janeiro entre 1815 e 1829.

<sup>63</sup>Em 1831, Charles Ironside e outros negociantes ingleses em Lisboa enviaram uma petição ao cônsul-geral inglês em Portugal, Richard Belgrave Hoppner, para que os seus interesses fossem protegidos em Portugal face à situação crítica relacionada com a Guerra Civil. Cf. “The British Merchants of Lisbon to R. B. Hoppner, Esq. Lisbon, 25th August, 1831”, *British and Foreign State Papers: 1830-1831*, London, James Ridgway, 1833, p. 315-316.

<sup>64</sup>A firma Ironside Napier & Co. tinha ligações com Manoel Francisco Lopes, o maior comerciante de escravos na Bahia. Cf. Luiz Henrique D. Tavares, *O comércio proibido de escravos*, São Paulo, Ática, 1988, p. 133; Louise Guenter, *British merchants in nineteenth-century Brazil: business, culture and identity in Bahia, 1808-1850*, Oxford, Centre for Brazilian Studies, 2004, p. 49.

<sup>65</sup>O periódico *The Law Times* (March 15, 1845), citando *The Gazette*, anunciou: “Partnership dissolved. Gazette, March 4. [...] Ironside, C. and Napier, J., Bahia, January 8 [...]”. Cf. *The Law Times, and journal of property, from October 1844 to March 1845*, vol. IV, London, Publisher at the Office of The Law Times, 1845, p. 468.

<sup>66</sup>Robert Greenhill, “E. Johnston: 150 anos em café”, In: Edmar Bacha; Robert Greenhill, *Marcelino Martins & E. Johnston: 150 anos de café*, 2. ed. rev., São Paulo, Salamandra Cons. Editorial, 1992, p. 154. Não foi bem assim, pois a firma continuou exportando couros até 1848. Além do mais, até o ano de 1846, a Edward Johnston & Co. constava como firma corretora na Rua do Sabão, 10. Cf. *Almanak Administrativo Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro para o anno de 1846*. Terceiro anno, Rio de Janeiro, Eduardo e Henrique Lammert, 1845, p. 259.

administração da firma no Rio de Janeiro após a morte de William Joseph Havers em 1847 e com o gerente Andrew Steele,<sup>67</sup> assim como a crise de 1847, que afetou a praça de Liverpool,<sup>68</sup> fizeram com que a associação de Edward Johnston com Ironside e Napier se consolidasse, e uma nova firma com os três sócios apareceu na Bahia, com o nome de Johnston, Napier & Co., com um capital de 12 mil libras esterlinas. Portanto, Edward Johnston tinha participação em três firmas, a saber: Edward Johnston & Co. (Rio de Janeiro), Charles Ironside & Co. (Liverpool) e Johnston, Napier & Co. (Salvador).<sup>69</sup> A respeito dos negócios da Charles Ironside & Co., Marcus Guedes Vaz Sampaio destacou que essa firma construiu navios a vapor para a Companhia Santa Cruz, organizada na Bahia, e para o comércio da cabotagem.<sup>70</sup>

A fusão das firmas do Rio de Janeiro e da Bahia no início da década de 1850 fez com que Joseph Napier fosse para o Rio de Janeiro, onde passou a dirigir a Edward Johnston & Co. Com a crescente demanda por café, sobretudo nos Estados Unidos, principal importador do produto brasileiro,<sup>71</sup> Edward Johnston e seus sócios abriram duas firmas nas cidades de Nova York e Nova Orleans, a Napier, Johnston & Co. e a Johnston, Moke & Co., respectivamente.<sup>72</sup> Essas duas cidades/portos eram os principais centros importadores de café nos Estados Unidos, e, no caso de Nova Orleans, essa era a “porta de entrada” do café para o Vale do Mississipi.<sup>73</sup>

A crescente especialização da firma inglesa nas exportações do café bem como fatores relativos aos sócios promoveram mudanças na sociedade com Edward Johnston, privilegiando os filhos na direção das firmas no Brasil e em

<sup>67</sup>No dia 27 de junho de 1847, William Joseph Havers faleceu no Rio de Janeiro. Cf. “Deaths”, *Dolman's Magazine and Monthly Miscellany of Criticism*, vol. VI, jun.-dec. 1847, London, Charles Dolman, 61, New Bond Street, 1847, p. 275. Robert Greenhill, “E. Johnston: 150 anos em café”, In: Edmar Bacha; Robert Greenhill, *Marcelino Martins & E. Johnston: 150 anos de café*, 2. ed. rev., São Paulo, Salamandra Cons. Editorial, 1992, p. 154.

<sup>68</sup>Várias firmas e bancos em Liverpool quebraram com a crise de 1847-1848, como o *Royal Bank of Liverpool*, criado em 1836, afetando o crédito na Praça e dificultando o giro dos negócios como os de Edward Johnston, que tinha conta corrente no referido banco. Cf. Robert Greenhill, *op cit.*, p. 165-167; D. Morier Even, *The commercial crisis 1847-1848; being facts and figures illustrative of the events of the important period, considered in relation to the epochs of the railway mania, the food and money panic and the French revolution. To which is added: an appendix containing an alphabetical list of the English and foreign mercantile failures, with the balance sheets and statements*, London, Letts, Son and Steer, 1848.

<sup>69</sup>Edward Johnston & Co., *Rio de Janeiro 1842. Um século de café*, Londres; Rio de Janeiro; Santos; Paranaguá, Edward Johnston Ltda, 1942, p. 15; Robert Greenhill, *op cit.*, p. 147.

<sup>70</sup>Marcos Guedes Vaz Sampaio, *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Baiana de navegação a vapor (1839-1894)*, Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006, p. 104.

<sup>71</sup>Paulo Nogueira Batista Jr., “Política tarifária britânica e evolução das exportações brasileiras na primeira metade do século XIX”, *Revista Brasileira de Economia*, vol. 34, n. 2, 1980, p. 203-239; Stephen H. Harber; Herbert S. Klein, “As consequências econômicas da independência brasileira”, *Novos Estudos CEBRAP*, n. 33, 1992, p. 236-248.

<sup>72</sup>Edward Johnston & Co., *op cit.*

<sup>73</sup>Edmar Bacha, “Política brasileira do café. Uma avaliação centenária”, In: \_\_\_\_; Robert Greenhill, *op cit.*, p. 20-22; Rafael de Bivar Marquese, *Capitalismo, escravidão e a economia cafeeira do Brasil no longo século XIX*. Disponível em: <<http://people.ufpr.br/~lgeraldo/textomarquese.pdf>>. Acesso em: 20 de março de 2015; Carlos Eduardo Valencia Villa, *A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860*, Tese de doutorado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.



Nova Orleans.<sup>74</sup> O desligamento de Charles Ironside da firma de Liverpool em 1853<sup>75</sup> fez com que Edward Johnston concedesse sociedade ao seu terceiro filho, Francis Johnston, na referida firma, que mudou sua razão social para Edward Johnston, Son & Co. em 1854.<sup>76</sup>

### **A firma Edward Johnston & Co. no comércio de exportação, 1842–1852**

Analisando as exportações efetuadas pela firma Edward Johnston & Co. no período de 1842 a 1852, de um total de 324 despachos, somente oito não foram identificados.<sup>77</sup> Desse total (Gráfico 3), verificamos que os produtos da pecuária, principalmente o couro do Rio Grande e algumas exportações do Rio da Prata, predominaram nos anos de 1842, 1843, 1844 e 1845.<sup>78</sup> Embora aparecesse nas exportações desde 1842, somente em 1846 o café se tornou o principal produto e, mesmo assim, com um movimento bastante irregular nos anos seguintes, face aos problemas já analisados no período. Em 1851, houve um crescimento expressivo e, em 1852, um novo declínio.

---

*Com a crescente demanda por café, sobretudo nos Estados Unidos, principal importador do produto brasileiro, Edward Johnston e seus sócios abriram duas firmas nas cidades de Nova York e Nova Orleans*

---

As exportações feitas pela Edward Johnston & Co. foram muito semelhantes às de outras firmas estrangeiras, como a anglo-americana Maxwell Wright & Co. e as inglesas Carruthers & Co. e Samuel Phillips & Co.,<sup>79</sup> demonstrando que, num primeiro momento, não se especializaram num só produto, e sim numa diversificação, o que veio ao encontro das análises de

<sup>74</sup>A respeito da presença familiar nas firmas comerciais, cf. Andrea Colli; Paloma F. Pérez; Mary B. Rose, "National determinants of family firm development? Family firms in Britain, Spain, and Italy in the nineteenth and twentieth centuries", *Enterprise and Society*, vol. 4, n. 1, 2003, p. 28-64.

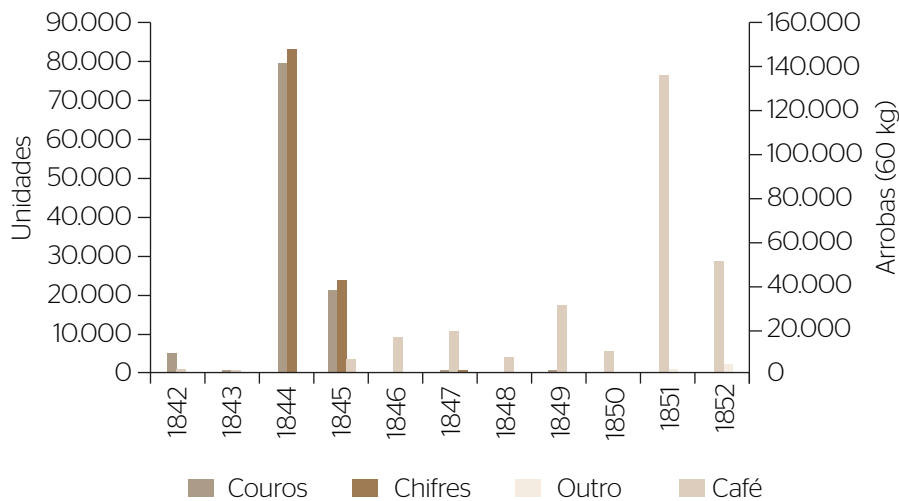
<sup>75</sup>Charles Ironside, com o título de *squire*, tinha outros negócios individualmente como acionista e diretor da companhia de cabotagem a vapor *South Eastern & Continental Steam Packet Company*. Essa companhia estava associada à ferrovia *South Eastern Railway* (SER). Cf. Adrian Gray, *The South Eastern Railway*, West Sussex, Middleton Press, 1990.

<sup>76</sup>Edward Johnston & Co., *Rio de Janeiro 1842*. Um século de café, Londres; Rio de Janeiro, Santos; Paranaguá, Edward Johnston Ltda, 1942 p. 15.

<sup>77</sup>"Commercio", *Jornal do Commercio*, 1842-1852. Agradeço aos bolsistas de iniciação científica Daiana Torres Lima e Thiago Boamorte Lima pelo levantamento das informações.

<sup>78</sup>Em 1843, só apareceu publicado no *Jornal do Commercio* um despacho de exportação, que foi: "Trieste, E. Johnston, 470 couros e 11 sacas de café". Cf. "Commercio. Exportação. Embarque de hoje", *Idem*, 14 de março de 1843, p. 4, coluna 1. Trieste, até a Primeira Guerra Mundial, consistiu no principal porto do Império Austro-Hungaro. Com a derrota austríaca, a Itália anexou Trieste, e a Áustria perdeu sua saída para o mar.

<sup>79</sup>Carlos Gabriel Guimarães, "O comércio inglês no Império brasileiro: a atuação da firma inglesa Carruthers & Co., 1824-1854", In: José Murilo de Carvalho (org.), *Nação e cidadania no Império: novos horizontes*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2007; *Idem*, *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, Alameda, 2012; Alan Ribeiro dos Santos, *The leading commission-house of Rio de Janeiro*. A firma Maxwell, Wright & Co. no comércio do Império do Brasil (c.1827-c.1850), Dissertação de mestrado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014, p. 43-63.



Café: sacas de 60 kg; couro e chifres: em unidades; outros: em unidades.  
 Outros: mercadorias como couçoeiros de jacarandá (couçoeira: madeira grossa para ser desdobrada ou aparelhada), pranchões de cedro e barricas de tapioca.  
 Fonte: "Commercio", *Jornal do Commercio*, 1842-1852.

Gráfico 3. Produtos de exportação da Edward Johnston & Co., 1842-1852.

### Graeme Milne sobre a diversificação do comércio das firmas de Liverpool em meados do século XIX.<sup>80</sup>

No tocante aos principais portos/cidades recebedores das exportações da firma Edward Johnston & Co. (Gráfico 4), destacaram-se em número de viagens os portos norte-americanos de Baltimore, com 55; Nova York, com 46; Nova Orleans, com 24; da Europa, os portos de Antuérpia, na Bélgica, com 20; Cowes, uma cidade portuária da Ilha de Wright, na Inglaterra,<sup>81</sup> com 19; e Copenhague, Dinamarca, com 16. Os portos de Liverpool e Londres tiveram 14 e 12, respectivamente, e não estavam entre os seis principais portos importadores da firma no período. A firma exportou também para portos na Ásia, como os de Goa, com uma viagem,<sup>82</sup> e Constantinopla, atual Istambul, com duas viagens.<sup>83</sup>

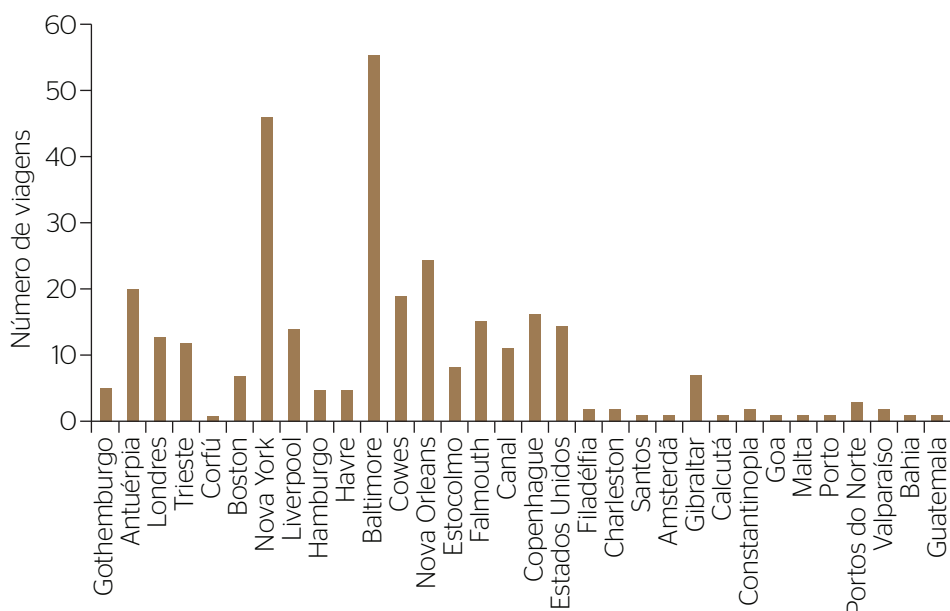
Cruzando as informações dos portos e produtos, tivemos informações bem interessantes. Os portos norte-americanos de Baltimore e Nova York receberam

<sup>80</sup>Graemme J. Milne, *Trade and traders in mid-Victorian Liverpool*. Mercantile business and the making of a world port, Liverpool, Liverpool University Press, 2000, p. 46-64. Essa estratégia não foi unicamente inglesa. Cf. também Denise de Matos Monteiro, *O capital mercantil estrangeiro no Brasil do século XIX: a atuação da casa Boris Frères no Ceará*. Disponível em: <[http://www.rcs.ufc.br/edicoes/v25n12/rcs\\_v25n12a6.pdf](http://www.rcs.ufc.br/edicoes/v25n12/rcs_v25n12a6.pdf)>. Acesso em: 20 de março de 2015.

<sup>81</sup>No século XVIII, Cowes foi um porto importante da importação de arroz produzido nas colônias inglesas da América. No século XIX, seus estaleiros construíram navios e escunas velozes para o comércio do ópio na China. Cf. Hunt Janin, *The India-China opium trade in the nineteenth century*, Jefferson, McFarland, 1999, p. 87; 90.

<sup>82</sup>Goa: Edward Johnston e C., 2.666 couros secos do Rio Grande. Comercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 23", *Jornal do Commercio*, 25 e 26 de janeiro de 1844, p. 2, coluna 4.

<sup>83</sup>Constantinopla: consignatário Edward Johnston & C., manifestou 2.150 sacas. Comercio. Exportação. Embarcações despachadas no dia 21", *Jornal do Commercio*, 22 de novembro de 1851, p. 2, coluna 6; Constantinopla: consignatário E. Johnston e C. manifestou 2.170 sacas café. Comercio. Exportação. Embarcações despachadas no dia 24", *Idem*, 25 de novembro de 1851, p. 2, coluna 6.



Fonte: Gráfico 3.

Gráfico 4. Portos de exportação da Edward Johnston & Co. (1842-1852).

carregações de couro em 1844<sup>84</sup> e, somente em 1846 e 1849, respectivamente, passaram a receber café.<sup>85</sup> Já Nova Orleans teve a sua primeira importação em 1845 e só recebeu café.<sup>86</sup>

Essa relação da firma com os portos norte-americanos de Baltimore, Nova York e Nova Orleans esclareceu ainda mais a leitura acerca do Sistema Atlântico de Mercadorias e da Segunda Escravidão.<sup>87</sup> Richmond, capital da Virgínia, e Nova Orleans, capital da Louisiana até 1849,<sup>88</sup> eram cidades/portos de dois importantes estados escravistas norte-americanos.<sup>89</sup> Carlos Eduardo Valencia Villa chamou atenção para a conexão do Rio de Janeiro com o Sul Escravista

<sup>84</sup> Acreditamos que se trata de couro seco e limpo proveniente do Rio Grande, que era diferente do couro salgado (Rio da Prata). Os primeiros carregamentos de exportação para Nova York e Baltimore foram de 593 couros e 5.077 couros limpos, respectivamente. Dados extraídos de: "Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 11", *Jornal do Commercio*, 12 de janeiro de 1844, p. 3, coluna 2; "Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 06", *Idem*, 07 de maio de 1844, p. 2, coluna 3. A respeito do tipo de couro, cf. Roberto C. Simonsen, *História econômica do Brasil: 1500-1820*, 4. ed., Brasília, Senado Federal, Conselho Editorial, 2005, p. 217-222.

<sup>85</sup> As primeiras carregações (exportação) de café para Nova York e Baltimore foram de 250 e 2.100 sacas, respectivamente. Dados extraídos de: "Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 25", *Jornal do Commercio*, 26 de fevereiro de 1846, p. 3, coluna 2; "Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 26", *Idem*, 27 de outubro de 1849, p. 2, coluna 4.

<sup>86</sup> N. Orleans - E. Johnston & C, 2000 sacas de café. Commercio. Despachos de exportação no dia 28", *Idem*, 29 de outubro de 1845, p. 3, coluna 3.

<sup>87</sup> Notas 8 e 9.

<sup>88</sup> Em 1849, a capital do Estado da Louisiana era Baton Rouge. Em 1865, até 1880, a capital voltou a ser Nova Orleans e, finalmente, em 1880, passou a ser definitivamente Baton Rouge.

<sup>89</sup> Ira Berlin, *Slaves without masters. The free negro in the Antebellum South*, New York, Pantheon Books, 1979; *Idem*, *Many thousands gone. The first two centuries of slavery in North America*, Cambridge; London, The Belknap Press of Harvard University Press, 2003.

dos Estados Unidos, através do comércio do café com pão, ou seja, o café do Brasil exportado do Rio de Janeiro para Richmond e a farinha de trigo produzida em Richmond, no Sul dos Estados Unidos, e exportada por Baltimore, Maryland, para o Rio de Janeiro. Era por meio do porto de Baltimore, que não estava localizado no Sul, e sim no Norte, que Richmond exportava farinha de trigo e importava café. Essa dependência de Richmond em relação ao Norte ficou ainda mais evidente com a não concretização da expansão do James River and Kanawha Canal, que possibilitaria a expansão do porto de Richmond ao Atlântico, e constituiu-se num dos “elementos que gerou tensões entre Richmond e o Norte” nos anos 1850, antes da Guerra Civil.<sup>90</sup>

Analisando-se os portos e os produtos exportados pela firma para a Europa, Antuérpia recebeu a primeira carga em 1842, que foi de mil couros do Rio da Prata.<sup>91</sup> Somente a partir de 1846, Antuérpia recebeu café, sendo a primeira carga de 300 sacas,<sup>92</sup> e esse produto tornou-se dominante desde então. Com relação aos portos de Cowes e Copenhague, o primeiro recebeu mil couros salgados e 15.444 chifres em 1844,<sup>93</sup> produtos esses que continuaram sendo exportados para lá até 1847, quando, pela primeira vez, recebeu café, com 1.400 sacas.<sup>94</sup> Com relação a Copenhague, a primeira carga da firma chegou somente em 1849 e com 2 mil sacas de café.<sup>95</sup> Esse porto só recebeu café.

No tocante aos portos de Londres e Liverpool, as primeiras exportações da firma ocorreram nos anos de 1842 e 1844, respectivamente, sendo o couro o único produto exportado.<sup>96</sup> No período de 1844 a 1847, Liverpool recebeu, além do couro, chifres, couçoeiros, pranchões de cedro e táboas de construção. Esses últimos produtos, oriundos da exploração extensiva da Mata Atlântica,<sup>97</sup> constituíram-se nos materiais não só para as construções das casas e sobrados, mas também para a indústria naval inglesa.<sup>98</sup> O café no porto de Liverpool só apareceu em 1847, após a Lei de 1846 e, mesmo assim, não foi exclusivo, pois cargas de couros e chifres continuaram para o dito por-

<sup>90</sup>Carlos Eduardo Valencia Villa, *A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond: 1840-1840*, Tese de doutorado, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012, p. 82-83.

<sup>91</sup>Comercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 5”, *Jornal do Commercio*, 06 de outubro de 1842, p. 3, coluna 1.

<sup>92</sup>Comercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 11”, *Idem*, 12 de setembro de 1846, p. 3, coluna 1. Importante destacar o fretamento do bergantim inglês Taymouth Castle feito pelas firmas Edward Johnston & Co. e F. Le Breton & Co. Esta última também exportou café (600 sacas) para Antuérpia.

<sup>93</sup>Comercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 25”, *Idem*, 26 de junho de 1844, p. 3, coluna 3.

<sup>94</sup>Comercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 26”, *Idem*, 27 de março de 1847, p. 2, coluna 3. A partir dessa carga, somente café foi exportado para Cowes.

<sup>95</sup>Comercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 26”, *Idem*, 30 de setembro de 1849, p. 2, coluna 2.

<sup>96</sup>Na carga para Londres, a firma Edward Johnston & Co. dividiu a barca inglesa Helen Jane com a Carruthers & Co. Cf. “Londres: E. Johnston 1.035 couros e Carruthers & C. 125 barricas de café. Comercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 22”, *Idem*, 24 de outubro de 1842, p. 3, coluna 2; “Liverpool: Edward Johnston & C., 1.018 couros. Comercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 09”, *Idem*, 11 de março de 1844, p. 3, coluna 3.

<sup>97</sup>Diogo de Carvalho Cabral definiu essa economia como uma “Economia Madeireira”. Diogo de Carvalho Cabral, “A economia madeireira no colonial tardio fluminense: uma primeira aproximação”, *História Econômica & História de Empresas*, vol. X, n. 1, 2007, p. 8-48.

<sup>98</sup>A respeito da indústria naval inglesa, cf. Jillian R. Smith, *Shipbuilding and the English International Timber Trade, 1300-1700: a framework for study using Niche Construction Theory*. Disponível em: <<http://digitalcommons.unl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1048&context=nebanthro>>. Acesso em: 20 de março de 2015; Anthony Burton, *The rise and fall of British shipbuilding*, 2. ed., Gloucestershire, The History Press, 2013.

to.<sup>99</sup> Com relação a Londres, as exportações de couro e chifres predominaram de 1842 a 1844,<sup>100</sup> e somente em 1847 verificou-se a primeira exportação de café para a capital da Grã-Bretanha.<sup>101</sup> Até 1852, a firma só fez mais uma cargação de café para Londres.<sup>102</sup>

### Considerações finais

A presença inglesa e sua relação com o Brasil já foi bastante debatida na historiografia. Contudo, importante ressaltar que a questão envolvendo os negócios dos comerciantes ingleses no Brasil e em outras regiões da economia internacional de meados do século XIX vem sendo revista e ampliada. Os estudos das firmas, das mudanças institucionais e das redes de negócios têm possibilitado uma análise mais aprofundada sobre a interação entre a firma/negociante (agente) e o mercado de atuação do mesmo. Numa perspectiva mais micro, porém não negando sua relação com o macro, historiadores e economistas criticaram uma leitura generalista sobre a atuação das firmas comerciais inglesas.

---

*Essa relação da firma com os portos norte-americanos de Baltimore, Nova York e Nova Orleans esclareceu ainda mais a leitura acerca do Sistema Atlântico de Mercadorias e da Segunda Escravidão*

---

Organizadas muitas vezes sob a forma de “propriedade familiar, inseridas em uma densa rede de intercâmbio comercial”,<sup>103</sup> lembrando muito mais as sociedades comerciais descentralizadas do que a moderna empresa integralizada verticalmente, conforme destacou Alfred Chandler para o caso americano,<sup>104</sup> as firmas inglesas, como a de Edward Johnston, cresceram e competiram no

<sup>99</sup>Liverpool: E. Johnston & C. 240 sacas de café. Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 31”, *Jornal do Commercio*, 1º de abril de 1847, p. 3, coluna 1; “Liverpool: E. Johnston & C. 223 couros. Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 07”, *Idem*, 08 de julho de 1849, p. 2, coluna 1; “Liverpool: ‘Eduardo’ Johnston & C. 2.356 sacas de café. Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 28”, *Idem*, 30 de setembro de 1852, p. 2, coluna 3.

<sup>100</sup>Londres: Johnston & C. 4.440 chifres e Johnston & C. 3.479 couros. Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 24”, *Idem*, 26 de agosto de 1844, p. 3, coluna 3; “Londres: E. Johnston & C. 3.000 couros salgados, e G. Morrissy 120 couceiros de jacarandá. Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 21”, *Idem*, 22 de outubro de 1844, p. 3, coluna 2.

<sup>101</sup>Londres: E. Johnston & C. 37 sacas de café. Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 05”, *Idem*, 06 de junho de 1847, p. 3, coluna 4.

<sup>102</sup>Londres: E. Johnston & C. 31 barricas de café. Commercio. Exportação. Despachos de exportação no dia 28”, *Idem*, 29 de agosto de 1849, p. 2, coluna 3.

<sup>103</sup>Giovanni Arrighi; Kenneth Barr; Shuji Hisaeda, “A transformação da empresa capitalista”, In: Giovanni Arrighi; Beverly J. Silver (orgs.), *Caos e governabilidade no moderno sistema mundial*, Tradução de Vera Ribeiro, Rio de Janeiro, Contraponto; Editora da UFRJ, 2001, p. 111-112.

<sup>104</sup>Alfred Dupon Chandler, *The visible hand: the managerial revolution in American business*, Cambridge, Belknap, 1977. A respeito da crítica ao modelo “chandleriano”, cf. Graemme J. Milne, *Trade and traders in mid-Victorian Liverpool*. Mercantile business and the making of a world port, Liverpool, Liverpool University Press, 2000, p. 98.

mercado mundial em expansão em meados do século XIX. Isso significou a adoção de estratégias e ações que permitiram a sua sobrevivência e expansão, em vez da derrocada e liquidação.

Os primeiros dez anos da firma de Edward Johnston não foram fáceis. Mesmo atuando no mercado “carioca” desde os anos de 1820, ao organizar a firma Edward Johnston & Co., ele precisou se associar com o negociante inglês William Joseph Havers e com o negociante nacional João Ignácio Tavares, este último com um bom trânsito na Praça. No seu retorno em definitivo para a Inglaterra, em 1844, Edward Johnston viu o seu negócio passar por problemas de organização em virtude da saída de um sócio e falecimento do outro, bem como da crise de 1847, que afetou Liverpool. As soluções encontradas foram manter a firma no Brasil, expandir as atividades mercantis em sociedade com negociantes estabelecidos na Praça de Liverpool, como Charles Ironside, com a firma Charles Ironside & Co., e privilegiar cada vez mais a especialização da firma nas exportações do café.

No tocante às exportações da firma, a diversificação das exportações de couro, chifres, café e outros, constituiu-se numa estratégia importante nos primeiros anos da firma, diferentemente do que afirmou Greenhill: “às vezes carregamentos de couros e charques do Rio da Prata e do Sul do Brasil eram embarcados, desde que não contaminassem os de café”.<sup>105</sup> O principal mercado consumidor foi os Estados Unidos e, na Europa, destacaram-se os portos de Antuérpia e Copenhague. A Grã-Bretanha, “terra natal” de Edward Johnston, não se constituiu no principal mercado consumidor nos primeiros dez anos da firma, mesmo contabilizando as importações de Cowes, Liverpool e Londres. No caso específico do café, ficou explícita a importância da Lei de 1846 para as exportações do produto para Londres e Liverpool, e o Sul Escravista dos Estados Unidos constituiu-se no principal mercado consumidor desse produto. Como destacou Edward Johnston em carta para James Napier, em 1847, “o comércio norte-americano [...] provavelmente será um emprego mais lucrativo para o nosso capital”.<sup>106</sup>

<sup>105</sup>Robert Greenhill, “E. Johnston: 150 anos em café”, *In*: Edmar Bacha; Robert Greenhill, *Marcelino Martins & E. Johnston: 150 anos de café*, 2. ed. rev., São Paulo, Salamandra Cons. Editorial, 1992, p. 158.

<sup>106</sup>Edward Johnston para James Napier, 14 de dezembro de 1847 e 14 de julho de 1848”, *CJ III, apud Ibidem*, p. 156.