

Origens e evolução do comércio carioca *

JESSÉ PINTO FREIRE
Presidente da Confederação Nacional
do Comércio

Coube-me, neste ciclo de palestras em boa hora promovido pelo Conselho Nacional de Geografia, a incumbência de abordar o tema referente ao papel desempenhado pelo comércio na vida da Cidade do Rio de Janeiro ao longo dos seus quatro séculos. Cumpro o encargo com redobrada satisfação, não só por ter assim a oportunidade de conviver com um auditório tão representativo, mas também pelo ensejo de trazer uma contribuição, embora singela, da Confederação Nacional do Comércio às comemorações do IV Centenário da “Rainha das Províncias” — destino que o seu fundador, Estácio de Sá, vaticinava para o Rio.

A história do comércio carioca — dos seus dias tormentosos e dos seus tempos de esplendor — é a própria história atribulada, mas sempre gloriosa do Rio. Separá-las seria o mesmo que admitir a terra sem o sol, a noite sem o dia.

Até chegar ao que é hoje, percorreu o comércio carioca diversos estágios de desenvolvimento, demarcados com bastante nitidez. Numa tentativa de periodização, creio que cinco etapas, pelo menos, podem ser assinaladas: 1.^a) o escambo predatório; 2.^a) a contenção monopolista; 3.^a) o empório da mineração; 4.^a) o apogeu da importação; e 5.^a) o florescimento autônomo.

A rigor, no primeiro estágio não existe ainda comércio, no sentido da permuta de valores equivalentes. Em seus primeiros anos, não era o Rio um mercado de trocas, onde as mercadorias se permutassem segundo os padrões válidos do comércio. Antes disso, era para os estrangeiros que aqui aportavam — particularmente os franceses e holandeses — nada mais que um centro abastecedor de artigos que encontravam interesse e bons preços nas praças européias e que praticamente nada lhes custavam, além das despesas obrigatórias da travessia oceânica. A população autóctone — indígenas submersos no primitivismo da idade da pedra polida — era incapaz de imaginar os motivos e as conseqüências de um ato aparentemente tão simples como a entrega de dezenas de toros de pau-brasil por um pequeno espelho que operava o fascinante milagre de reproduzir a própria imagem.

No entanto, atos dessa natureza verificavam-se com relativa freqüência muitos anos de ser oficialmente fundada a Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. De acôrdo com o Padre Anchieta, datam de 1504 — 61 anos, portanto, antes da fundação — as primeiras incursões de piratas franceses no Rio. Tem-se como certo que nesse ano aqui estêve Goneville. Daí por diante, e por muito tempo afora, os traficantes europeus, especialmente os franceses, volta e meia irrompiam pela Guanabara, carregando as suas naus com as madeiras tintoriais, o jacarandá, as penas de aves, os sagüins e os macacos que os nativos lhes entregavam contra bugingangas que faziam o seu deslubrimento e asseguravam a sua ingênua gratidão.

O escambo alcançou tais proporções que dêle resultou, num breve espaço de tempo, a extinção de nossas reservas de pau-brasil. Em sua *Histoire du Brésil Français*, comenta a propósito PAUL GAFFAREL: “Não foi mesmo uma

* Conferência pronunciada no “Ciclo de Conferência sôbre a Geografia Econômica do Estado da Guanabara” promovida pelo IBGE, através do Conselho Nacional de Geografia (27-10-1965).

exploração, mas antes uma destruição. Como os paus de tinturaria custavam muito caro na França, e como deles ali se serviam não somente para dar aos panos uma magnífica côr purpúrea, mas também para a fabricação de móveis preciosos, cada navio francês que chegava ao Brasil procurava logo onde poderia fazer uma provisão de madeiras. Os indígenas, estimulados pela procura de nossos negociantes, preparavam enormes depósitos de madeiras, que amontoavam sobre a costa; somente como não sabiam poupar suas riquezas, abatiam essas árvores ao acaso. Muitas vezes, mesmo, a fim de evitar o trabalho de cortá-las, punham fogo em sua parte inferior e o incêndio se propagava pelo resto da floresta. Alguns anos desse desperdício bastaram para aniquilar muitas essências preciosas". Estima-se em 20 mil quintais, em média, a saída anual de pau-brasil para os países marítimos da Europa, especialmente a França.

Explica-se porque a França: o aproveitamento do pau-brasil interessava mais a esse País do que a Portugal, nos primeiros anos da colonização. Os portugueses dispunham então de mercados fornecedores mais rendosos do que a terra de Santa Cruz. Mantinham, no Oriente, uma corrente de comércio solidamente estabelecida, e aí — no Continente de mais remota civilização e o mais populoso do mundo — se abasteciam de uma variada faixa de produtos, desde as especiarias e as pedras preciosas até custosas manufaturas. Uma nau carregada com os produtos da Índia valia pelo menos sete vezes mais que uma nau carregada com o pau-brasil. A renda auferida com a nossa madeira era inferior às despesas decorrentes da necessidade da defesa militar da Colônia. Basta lembrar que durante o reinado de D. João III, de 1521 a 1557, a renda proveniente dos negócios com o pau-brasil representou menos de 5% da receita do erário de Lisboa.

Outra era a situação da França: não lhe pesando qualquer dispêndio para a preservação da Colônia, que não era sua, nem tendo à sua disposição um mercado como o indiano, mas precisando alimentar com matérias-primas a sua indústria nascente, a França encontrava nas madeiras tintoriais do Brasil um elemento de que não podia abrir mão, quaisquer que fossem os riscos inerentes à empresa. Quanto às dimensões desse tráfico, é suficiente mencionar que, de uma só feita, sofreram os franceses um prejuízo de 600 mil escudos, resultante do aprisionamento e destruição de vários dos seus veleiros pela expedição repressiva de Cristóvão Jacques. Explica isso — a importância econômica que atribuíam ao pau-brasil — a insistência dos franceses em se instalarem no Rio, mesmo depois da derrota que experimentaram em 1711.

Na segunda metade do século XVI, paralelamente com o escambo do pau-brasil, surge e logo se expande, a partir do Rio, uma exuberante corrente de comércio com outras regiões do Continente, formada, de um lado, pelos mercadores europeus que aqui chegavam e, do outro lado, pelos "peruleiros", como eram conhecidos os negociantes, em geral espanhóis, que comerciavam nas zonas mineiras do Peru e Nova Granada. Nessa altura — aí por volta de 1580 — a população branca do Rio não ia além de 150 pessoas.

As fabulosas minas de prata do Cerro de Potozi, no Peru, foram descobertas em 1545, e a notícia logo despertou o interesse dos mercadores europeus. As maravilhas do comércio com os "peruleiros" estão descritas numa carta que, em 1596, o português Francisco Soares mandou a seu irmão; Diogo, em Lisboa. "Esse Rio é um grande ponto de comércio", diz o mercador, esclarecendo ser esse "o mais próximo e mais fácil caminho para ir ao Peru". Navegando em barcos de 30 a 40 toneladas, através do Rio da Prata, chegavam ao Rio os "peruleiros", trazendo cada qual de 15 a 20 mil ducados em reais de ouro e prata, que aqui deixavam em troca de gêneros alimentares, mas, principalmente, de tecidos e manufaturas de metal originárias da Europa. Uma espada, custando na Espanha 24 a 26 reais, era vendida por 45 ducados. Observa FRANCISCO SOARES: "Com o emprêgo em Espanha de 100 ducados, tem-se aqui de lucro de 200 a

500 ducados". E conclui, depois de advertir que não relatava uma fábula, "mas a simples verdade": "Espero em Deus obter mais proveito e lucro nesta viagem do que em duas para Angola".

Era êsse o período de apogeu da mineração peruana, quando das minas, de Potozi chegavam a ser extraídas, em determinados anos, cêrca de 200 toneladas de metais preciosos.

Eis aí, em traços sumários, a fase embrionária do comércio carioca, definida basicamente pelo escambo predatório, que suprimiu em pouco tempo as nossas reservas de pau-brasil, e pelo contrabando, que se estendia, como vimos, além das fronteiras da Colônia.

No comêço do século XVII a população da Cidade andava pelos três ou quatro mil habitantes, constituindo os brancos um têrço dêsse reduzido total. A pequena Cidade ensaiava os primeiros passos no caminho da ampliação de seus limites. Descendo lentamente o morro do Castelo, espraiava-se pela várzea, utilizando os pequenos intervalos entre as lagoas e os pântanos que cobriam a terra fluminense. Nesse tempo começa a estruturar-se o centro mercantil da Cidade. Intensifica-se a pesca da baleia — alimento então predominante. Com o aumento também do consumo de carne, intala-se em 1609 o primeiro mata-douro, construído no atual rua da Quitanda. Pouco depois surge o primeiro açougue construído na hoje rua da Assembléia. Em 1646 obtém Aleixo Manoel, o Moço, concessão da Câmara para levantar um trapiche, entre as atuais ruas do Rosário e Primeiro de Março, fincando com o privilégio da passagem de todos os açúcares trazidos aos cais fluminense e obrigando-se, em contrapartida, ao pagamento de um fóro anual de cinco cruzados à Fazenda Real.

Foi êsse estágio, até fins do século XVII, uma fase de dificuldades para o crescimento do Rio, para a expansão de suas atividades econômicas e, em particular, do seu comércio. As vias do progresso estavam obstruídas. Não se tratava apenas das dificuldades antepostas por uma natureza inóspita, mas também de pesadas barreiras de caráter econômico. Vivíamos sob o império do açúcar, agroindústria que era a grande fonte geradora de riquezas na Colônia e que encontrara no Nordeste as condições ideais de desenvolvimento, relegando a um segundo plano as capitânicas do Centro e do Sul. Mas, além disso, sofriamos as conseqüências da política econômica posta em prática pela Metrópole, que não admitia pudesse aqui florescer qualquer atividade produtiva. O comércio gemia sob o pêso de múltiplos e arrasadores impostos, além de estar submetido a um regime de rígido monopólio. Os benefícios de toda possível atividade lucrativa eram canalizados para Lisboa, enquanto a população fluminense se via compelida a viver em meio a uma penúria dia a dia mais intolerável.

Típico dêsse estado de coisas era o que acontecia quanto à produção e à venda do sal. O gênero era rigorosamente monopolizado pela Coroa, que para cá o mandava das salinas de Setúbal, Alverca e Figueira. A distribuição local era feita mediante contratos, firmados perante o Conselho Ultramarino, que conferiam ao melhor arrematador, por um prazo variável de três a seis anos, o privilégio de vendê-lo por preço prèviamente fixado, em toda a Capitania. O contrato em vigor no ano de 1664 assegurava à Fazenda uma receita de 500 mil réis anuais.

Entretanto, eram ilimitadas, para a época, as possibilidades de produção de Cabo Frio, onde o sal se formava até espontâneamente, "coalhando-se em salinas ou lagoas", como diz VARNHAGEN em sua *História Geral do Brasil*. Mas as autoridades portuguesas eram implacáveis, tudo fazendo para esmagar aquelas possibilidades e anular, assim, a ameaça de concorrência com o artigo remetido de Lisboa. Houve mesmo ocasiões em que, diante da tenacidade com que a população de Cabo Frio tentava furar o bloqueio monopolista, fôrças militares foram mandadas à localidade fluminense para seqüestrar o pouco sal que, apesar das repressões, se produzia, bem como confiscar fazendas e outros bens dos temerários produtores.

A política seguida pela Metrópole em relação ao sal não só obstruía o surgimento de uma rendosa indústria nativa, como também criava sérios problemas para os consumidores. Era freqüente a escassez do produto, com bruscas elevações de preços, que comumente se traduziam em violentas perseguições contra o comércio.

Foi, todavia, a partir da criação da Companhia Geral de Comércio, em 1649, que se fez sentir em tôda a sua dureza a orientação monopolista da Coroa. Ao formar a Companhia, alimentava o Governo português, como salienta ROBERTO SIMONSEN, o propósito de encaminhar capitais judeus para a obra de colonização do Brasil. O Alvará de 1649 estabelecia que a Coroa, sem renunciar ao direito de confisco, “demitia de si os bens apreendidos aos cristãos novos condenados pelo Santo Ofício, com a condição de que os utilizassem na formação de uma companhia comercial — a Companhia do Brasil”. Efetivamente, reuniram-se nessa empresa capitais particulares de grande vulto, em tórno de 400 mil cruzados.

A Companhia assumia a obrigação de expedir para a Colônia, todos os anos, duas frotas em comboio, cada uma com pelo menos 18 navios de 20 peças e mínimo de 350 toneladas cada frota. Obrigava-se, igualmente, a participar na luta pela reconquista dos portos brasileiros sob o domínio dos holandeses. Em troca, obtinha uma vasta soma de privilégios, dentre os quais sobressaiam: 1.º) o monopólio absoluto de venda da farinha de trigo, do vinho, do azeite de oliva e do bacalhau; 2.º) o monopólio virtual dos transportes marítimos, uma vez que só os navios da Companhia ficavam autorizados a conduzir para a Europa as cargas provenientes do Brasil, impossibilitando dêsse modo qualquer concorrência, pois nenhum armador europeu encontraria estímulos em trazer para cá os seus barcos sem o direito de carga de retórno.

Foram tempos de angústia para tôda a população fluminense. Os proprietários de engenho e lavradores de açúcar, os comerciantes que operavam no varejo e na exportação de aguardente para as colônias africanas, especialmente Angola, os consumidores e, por via de consequência, o Fisco real viram-se a braços com uma crise econômica de enormes proporções e que se acentuava de ano para ano.

Em fins de 1649 chegou ao Rio a primeira frota da Companhia, mas tão mal provida dos gêneros monopolizados que a sua falta no mercado se fez sentir dramaticamente logo nos primeiros meses do ano seguinte, motivando uma vertiginosa elevação de preços e graves dificuldades para o comércio e tôda a população. A Câmara decide controlar os preços dos gêneros essenciais. E assim o ano de 1650 assiste ao primeiro e desde então, inglório — tabelamento de preços na história do Rio.

Contudo, o mais grave, do ponto de vista da economia da Cidade, foi a taxativa proibição do fabrico e venda do vinho de mel, aguardente e cachaça — produtos que concorriam com o vinho português e diminuían o seu consumo. Isso significou um desastre para a incipiente economia do Rio, ainda mais porque ocorria no quadro geral da crise do ciclo açucareiro. Uma representação enviada pela Câmara ao Governo português pinta um retrato da angustiante situação em que viviam os fluminenses “sem poderem sustentar seus créditos; forçados a não pagarem as suas dívidas e obrigações; vexados e compelidos cada dia pela Justiça; perdidos sem esperanças de poderem pagar aos credores; e tudo isso — conclui veemente a representação da Câmara — causado pela proteção que o Governo tem dado a uma classe de homens que sôbre a ruína dos povos têm armado a hidra da discórdia e da desconfiança, limitando o comércio, quando Deus, abrindo os mares para a comunicação recíproca dos povos, o deixou livre e ilimitado”.

Tão profunda era a crise em que se debatiam os engenhos, com os lavradores sobrecarregados de dívidas e privados de numerário para satisfazê-las, que a Câmara, nesse ano, lhes concedeu uma moratória, mas em prejuízo do

comércio, já duramente sacrificado. Determinava a Câmara que os credores — isto é, o comércio — recebessem em açúcar o pagamento das dívidas e, mais, pelos preços oficialmente fixados e não pelos preços reais do mercado. Mas, que fazer com o açúcar invendável? De tudo resultou que o comércio, na prática, foi compulsoriamente investido na função de financiar a lavoura açucareira em seus estertôres. Resolveram então os negociantes — num dos primeiros movimentos associativos do comércio fluminense — protestar contra as providências que feriam os seus interesses, decidindo, ademais, que nenhum fornecimento de mercadorias seria feito aos engenhos, a não ser sob a forma de pagamento em dinheiro.

A crise atingiria o seu ponto culminante logo mais tarde, quando o Governador Salvador Correia de Sá e Benevides, às voltas inclusive com o atraso de nove meses no pagamento do sôlido dos 350 homens que compunham a guarnição do Rio de Janeiro, toma a iniciativa de criar novos impostos. Irreprimível indignação sacode a Cidade, levando a que Clero, Nobreza e Povo se amotinassem, depondo Salvador de Sá. O Governo passou a ser exercido pela própria Câmara durante seis meses, até que a Côrte oficializasse a destituição do Governador.

A revolta de 1660/1661 — que pode ser legitimamente considerada a primeira manifestação nativista em terras brasileiras — forçou a Côrte a reduzir os privilégios da Companhia Geral e restabelecer a liberdade da indústria de aguardente.

Por muito tempo ainda o comércio fluminense iria experimentar os malefícios de uma política econômica que estreitava as perspectivas de progresso, embora sem poder impedir que, apesar de tudo, se dilatasse as fronteiras urbanas, e, nesse passo, crescesse o centro comercial que, já no século XVIII, firmaria uma incontrastável liderança em relação ao resto da Colônia.

Entramos numa época em que o Rio se converte no empório da mineração.

A descoberta e exploração do ouro e das pedras preciosas nas Minas Gerais desloca para o Centro-Sul o eixo da vida econômica brasileira, que o apogeu do açúcar transferira antes para o Nordeste. E sob o aspecto do comércio, é o Rio o grande beneficiário dessa reviravolta. Detinha o seu pôrto o privilégio do escoamento para a Europa das riquezas extraídas nos veios auríferos do interior, fechado que fôra para isso o pôrto de Santos, por temor das autoridades ao contrabando. De outro lado, com a mesma finalidade de evitar o desvio fraudulento do ouro, ordenara a Coroa o fechamento das estradas que ligavam a Bahia e o Espírito Santo a Minas.

Dessa maneira, tudo confluía para o Rio. Aqui é que os centros mineradores vinham abastecer-se de todo tipo de mercadorias, desde os tecidos e manufaturas de origem européia até os gêneros alimentares produzidos no sertão e litoral fluminenses. O comércio se expande em ritmo veloz e contribui para que a Cidade, realizando colossais obras urbanísticas, como o aqueduto da Carioca, o desmorte de morros e o atêrro de lagoas, alargue consideravelmente o seu espaço social.

Para que se tenha uma idéia do que representou o ciclo do ouro para a economia do Rio de Janeiro basta recordar que em 1749 — no melhor momento da mineração — enquanto pelo seu pôrto eram exportados valores orçados em £ 1 850 000, entrando nesse total o ouro e os diamantes com £ 1 750 000, a frota de Pernambuco conduzia valores calculados em apenas £ 500 000. E a carga exportada pela Bahia não ia acima de £ 300 000.

O geógrafo francês BOUGAINVILLE, que aqui estêve em 1766, afirma ter encontrado um “florescentíssimo comércio, principalmente pelos negócios com a frota de Lisboa”. Comércio, aliás, todo êle dominado pelos portugueses — os “reinóis” —, que se distinguíam dos brasileiros por uma notável capacidade de trabalho, não medindo mãos na execução das mais árduas tarefas. MARTTUS registra bem essa diferença: “Os portugueses são ativos e industriosos; os brasileiros, nascidos

na fartura e criados entre escravos domésticos de pouca educação, preferem o gozo ao trabalho, e deixam aos forasteiros o comércio, preferindo desfrutar o bem-estar da fazenda”.

Um aspecto a assinalar é que se inaugura nessa quadra histórica a tendência à descentralização dos núcleos comerciais, como resultado da procura e fixação de caminhos novos em demanda das Minas. Emergem êsses núcleos interiores na embocadura dos rios que serviam de condutos àqueles que se destinavam aos centros de mineração: Magé, Piedade, Iguaçú e Estrêla. Em Estrêla e Iguaçú, principalmente, constituíram-se, nos bons anos do ouro, movimentados vilarejos, nos quais começou a desenvolver-se um próspero comércio.

O fim do século é também o ocaso da mineração. Com a decadência das minas, transforma-se o Centro-Sul, como diz ROBERTO SIMONSEN, num “deserto empobrecido”. Agravando essa situação, D. Maria I, através do Alvará de 5 de janeiro de 1785, manda destruir as “fábricas e manufaturas de ouro, prata, sêda, algodão, linho e lã.

O Rio, já capital da Colônia, atravessa instantes penosos. Reduz-se drásticamente o movimento de seu pôrto: em 1796 a exportação não alcançou sequer a metade do valor realizado em 1760. E sua população mantém-se quase estagnada entre os últimos anos do século XVIII e a primeira década do século XIX: 48 mil habitantes em 1799 e somente 50 144 em 1808.

Em todo caso, era uma situação menos sombria, em meio à desolação geral. Embora assistindo a uma violenta depressão, possuía o Rio melhores condições para resistir ao revés ocasionado pela deposição do rei ouro e ao nôvo deslocamento do eixo econômico da Colônia para o Nordeste. E resistiu, até que a transmigração da Côrte de D. João VI e, em seguida, o advento do ciclo do café lhe rasgassem outros horizontes.

Nesse nôvo estágio de sua evolução, cujo marco inicial é o ano de 1808 — o do desembarque do Regente português com o seu vasto e rico séquito — o Rio vai ter o orgulho de ver algumas de suas ruas comparadas às ruas de Paris. O comércio, como tôda a vida da Capital, sofre transformações radicais e só não se pode dizer que atinge a maioria pelo fato de encontrar-se na total dependência de fornecimentos dos mercados estrangeiros, particularmente de Londres e Paris.

Ao desembarcar no Rio, com a sua faustosa frota de 40 navios, encontrou D. João VI uma cidade cujas ânsias de progresso eram inflexivelmente sufocadas pela Coroa portuguesa. No transcurso dos dez anos que precederam o memorável acontecimento a população do Rio crescera apenas em 4%. As iniciativas de caráter industrial eram consideradas criminosas. Os trabalhos de ourivesaria se faziam na clandestinidade. As poucas tipografias foram destruídas e seu funcionamento rigorosamente interdito. O pôrto fluminense não podia acolher outros navios senão os que trouxessem a bandeira de Portugal.

Não é difícil imaginar-se o impacto que significou, nesse panorama, a chegada de D. João VI. Aos 50 mil habitantes do Rio, distribuídos, no perímetro urbano, em suas modestas 46 ruas, 4 travessas, 6 becos e 19 largos, vinham agregar-se nada menos de 15 mil pessoas, habituadas ao confôrto requintado dos palácios de Lisboa. Quanto ao comércio, é óbvio que não podia corresponder à demanda suplementar de uma clientela tão numerosa quanto exigente, que trazia em seus bolsos 200 milhões de cruzados, o que vale dizer, 22 milhões de libras, ao câmbio da época.

Não haveria solução para o crucial problema se não fôssem de logo adotadas por D. João VI as providências que viriam, antes de uma série de outras, renovar a economia e a vida da Colônia, sobretudo de sua Capital: a abertura dos portos e a revogação do mal inspirado Alvará de 1785, que proibia a instalação e funcionamento de manufaturas. Então, sim, pode o comércio situar-se à altura da realidade que se inaugurava. E começar a viver uma nova era: o estágio do varejo importado, capaz de atender inclusive aos caprichos dos requintados

palacianos de Lisboa. Se um ano antes da chegada do Regente existiam, segundo PIZARRO, apenas 127 comerciantes na praça do Rio, já em 1831 — 24 anos depois — somavam 3 500 os estabelecimentos comerciais por toda a Cidade. De outro lado, se no primeiro ano da abertura dos portos entravam na Guanabara 90 barcos estrangeiros, dois anos depois 422 navios de outras bandeiras fundeavam no porto fluminense.

Como se sabe, foi o Império Britânico, que estendia à Coroa portuguesa a proteção do seu poderio face à intervenção napoleônica, o inspirador e grande beneficiário do ato pelo qual os portos do Brasil se abriam à navegação internacional. Ficaram os exportadores ingleses, pelo tratado firmado em 1810, detentores de vantagens maiores até que as reservadas a Portugal: enquanto Lisboa pagava 16% de taxas alfandegárias, Londres se obrigava ao pagamento de 15%. Para as mercadorias de todos os demais países as tarifas se elevavam a 25%.

Não poderia ser outro o resultado: em pouco tempo, os luzitanos perdiam para os ingleses a hegemonia do comércio fluminense. “Foi como diz PEDRO CALMON — a ruína do comércio português, dos seus homens de negócio, da sua política econômica”. Não se entenda, contudo, que os comerciantes portugueses tenham sido despojados da praça: perderam a hegemonia, mas não deixaram de crescer numericamente. Em 1863 a proporção era de 1 083 estabelecimentos comerciais de brasileiros para 4 813 de negociantes portugueses.

Voltemos, porém, aos ingleses. Em 1811 suas casas comerciais já eram mais de 60 e nelas se vendiam, sobretudo no atacado, desde peças de linho, queijos e manteiga, até ferro, chumbo, zinco e pólvora. Seis anos depois, existiam 105 lojas inglesas na Cidade. Esse brusco incremento não pode surpreender, quando se sabe que em poucas semanas após a abertura de nossos portos zarparam da Inglaterra para o Brasil frotas que conduziam mais mercadorias do que as remetidas para Portugal durante anos inteiros. Nessa febre de importações surgiam inclusive lances curiosos, como o de se encontrarem, nas primeiras remessas inglesas, e em grandes quantidades, patins e esquis para esportes de neve, equipamento para calefação interna e grossos cobertores de lã, como se tivéssemos de nos proteger do inverno europeu. Todavia, mais curiosa é que nenhum desses extravagantes artigos ficou sem encontrar interessados compradores que, com o tradicional “jeito” brasileiro, convertiam os patins em trincos de porta e aproveitavam os cobertores espessos para os trabalhos da mineração em irremediável declínio.

Instalaram-se os comerciantes ingleses na rua Direita, hoje Primeiro de Março, erguida à condição de centro indisputável do comércio fluminense, pelo menos até que os franceses ocuparam as ruas do Ouvidor e dos Ouvires. O seu movimento era tal que Júlio Itier, nosso visitante em 1844, chega a qualificá-lo de “assombroso”, acrescentando que se tornava incômoda “ao desocupado que ali pretendesse vadear à vontade”.

O monopólio exclusivo dos ingleses foi quebrado a partir de 1814, em virtude do estabelecimento de uma nova linha de comércio, desta feita com a França, país ao qual o Brasil concedia, dada a sua emergente reaproximação com a Coroa portuguesa, tarifas alfandegárias afinal convidativas. Em 1817 oito comerciantes franceses operavam no Rio. Mas de 140 funcionavam onze anos mais tarde, em 1828.

Inglêses e franceses instituem entre si uma tácita divisão do mercado: os londrinos continuam senhores do atacado, tomando os parisienses em suas hábeis mãos o comércio varejista. Os poucos alemães e suíços ocupam um plano secundário. E os italianos são os mascates — os incansáveis andarilhos do comércio de porta em porta.

Como já disse, os negociantes franceses dominam as ruas do Ouvidor e dos Ourives e os seus ramos preferidos são os artigos de moda, principalmente a feminina, joalheria, tapeçaria, confeitaria etc.. Dedicam-se igualmente à hote-

laria. E a êles devemos as primeiras livrarias da cidade, onde a elite intelectual encontrava as obras dos romancistas, poetas e pensadores franceses de sua predileção.

Cabe aos franceses o mérito de terem introduzido no comércio carioca o bom gosto e, pode-se mesmo dizer, as primeiras manifestações da técnica de venda no varejo. Suas lojas e vitrinas se singularizavam por uma magnífica apresentação, de tal maneira que apreciá-las, nelas fazer compras e em suas calçadas promover encontros veio a cristalizar-se num hábito das damas e cavalheiros da sociedade fluminense. “Via dolorosa dos maridos pobres”, por isso assim a chamava, irônicamente, Machado de Assis.

Não poucas vêzes, e sempre por pessoas credenciadas para fazê-lo, foi a rua do Ouvidor comparada a ruas de Paris. Dizia DEBRET que ela lhe lembrava a famosa *rue Vivienne*. E CASTELNAU não divergia: “Há nela ares de Paris, pela beleza de algumas de suas lojas”.

Foi com as reservas acumuladas nos prósperos negócios subseqüentes à abertura dos portos que os empresários fluminenses se lançaram ao financiamento da lavoura do café, timidamente iniciada em roças da Tijuca, Jacarepaguá, Santa Cruz e Guaratiba, mas cêleremente subindo as serras até atingir o norte de São Paulo, onde passou a reinar.

Até o ano de 1860 deteve o Rio a liderança na exportação do café, perdida nesse ano, e em definitivo, para São Paulo. Ainda na década de 50 a supremacia fluminense era absoluta: dos 9,5 milhões de sacas exportadas por todo o país, em 1852, nada menos de 7,5 milhões foram escoados pelo pôrto do Rio. Essa primeira etapa do ciclo do café, se teve o seu êxito condicionado pelos recursos dos negociantes fluminenses, contribuiu, por seu turno, para uma animação mais intensa da vida econômica do Rio, sobretudo na segunda metade do século.

Outro fator concorreu para isso, ao lado do café, os capitais que a extinção do tráfico negreiro e, em seguida, a extinção da escravatura liberaram para toda sorte de empreendimentos, desde as arrojadas empresas de Mauá até as aventuras da pura e simples especulação, que conduziram a sucessivas crises ao Encilhamento. Entre maio de 1888 e novembro de 1889 — diz o relatório do Ministro da Fazenda, Ruy Barbosa, em 1891 — o capital das empresas organizadas no Rio atingia a quase 403 mil contos de réis, enquanto o capital das empresas constituídas nos 64 anos anteriores à Abolição era de 411 mil contos.

Nesse fervilhar de fatos econômicos a Cidade se renova. Abrindo sempre novos caminhos, quer na direção do Sul, quer no sentido do Norte, despe-se dos anacronismos e vai se afirmando, passo a passo, mas inequivocamente, como o grande centro da vida nacional. As seges e traquitanas, primeiro, e os ônibus puxados a cavalo, depois, cedem lugar ao bonde de tração animal e ao trem — e com o trem, na medida em que se multiplicam as estações, a disseminação dos núcleos de comércio nos bairros e subúrbios. Na última década do século XIX aparece o primeiro bonde elétrico e se abre ao público o primeiro túnel.

A tendência à urbanização é incessante. Já pelo Recenseamento de 1872, para uma população de 274 972 habitantes, o contingente de pessoas ligadas às atividades rurais se restringia a 17 021, menor que o de comerciantes, cujo número, naquela data, ascendia a mais de 20 mil.

Ao alvorecer do século XX, refletindo o processo renovador que impulsionava toda a nossa vida econômica, o comércio carioca ingressa em um nôvo estágio de seu desenvolvimento.

Isso diz respeito, em primeiro lugar, à sua expansão, em termos geográficos, e ao impressionante incremento de volume dos negócios mercantis. No início do século atual, simultâneamente com o adensamento do comércio no centro da Cidade, começam a proliferar as casas comerciais, rumo à zona Sul até Botafogo para, sem demora, irromperem por Copacabana, enquanto na zona Norte, acompanhando as vias férreas, atingem e ultrapassam o Méier, além de mostrar-se presentes nas áreas rurais.

A expansão do comércio se faz na razão direta do incremento da população do Distrito Federal. Em verdade, êsses foram anos de uma autêntica explosão demográfica: em pouco mais de 30 anos, a saber, no período transcorrido de 1872 a 1906, a população carioca saltou de 274 972 para 811 443 habitantes. Mais de meio milhão de consumidores, portanto, num intervalo de três décadas apenas, incorporaram-se ao mercado, apresentando-lhe exigências e propondo-lhe estímulos sem precedentes. Assinale-se, para acentuar o sentido dinâmico dêsse acréscimo populacional, a circunstância de que êle implica o reforçamento sobretudo do contingente urbano e só em mínimas percentagens o crescimento dos núcleos rurais.

As transformações por que passou o comércio carioca, nesse momento de sua história, não se referem somente ao seu crescimento físico, mas à sua própria composição. Já não estamos diante de um comércio que dependa para tudo dos mercados externos, um comércio meramente de importações, como acontecia quando as ruas Direita e do Ouvidor se abarrotavam de mercadorias, tôdas de procedência estrangeira. Agora, começava o Rio a ser um centro industrial — o mais poderoso do País — e suas manufaturas já podiam atender, até certo ponto e numa série de ramos, a demanda de bens de consumo. O Censo Industrial de 1907 testemunha a existência, na Capital Federal, de 652 estabelecimentos fabris, com uma produção avaliada em 221 mil contos de réis, representando 33% da produção total do País, a maior parte dela comercializada no próprio Rio. Nessa época, ocupando o segundo lugar na Federação, São Paulo possuía 314 fábricas, produzindo 118 mil contos de réis, isto é, 16,6% do total nacional. Essas são as principais características, nos seus primeiros instantes, da etapa atual, que chamamos de florescimento autônomo.

Ainda na primeira década do nosso século, dois fatos da história da Cidade merecem ser salientados pelo que passaram a representar para a vida do comércio carioca. Refiro-me à abertura da Avenida Central (que em 1912 ganhou a denominação de Avenida Rio Branco) e à construção do Pôrto do Rio de Janeiro — duas das grandiosas obras que marcaram a administração do Prefeito Pereira Passos.

A construção da Avenida Central, com os seus 1 800 metros de extensão e 33 de largura, assinala e simboliza a revolução urbanística que libertou o comércio das ruelas que, se encantavam os fluminenses das décadas de 20 e 30 do século passado, passaram a constituir, com os incessantes surtos demográficos, intoleráveis pontos de estrangulamento da economia e da vida urbana da Capital da República. Construída no curtíssimo prazo de 14 meses, sob a direção do notável Engenheiro PAULO DE FRONTIN, impôs-se a Avenida como o ponto de referência obrigatório da Cidade. Nela se ergueram as maiores lojas e mais famosas confeitarias do Rio, emprestando novos ares de beleza e progresso à paisagem carioca.

O nôvo Pôrto, obra do Engenheiro FRANCISCO BICALHO, construído numa extensão de 3,5 quilômetros e equipado com 52 guindastes elétricos, teve para a economia da Capital uma significação que dispensa comentários. É bastante lembrar a freqüência com que, antes dêle, dadas as precárias instalações portuárias existentes, mercadorias procedentes do estrangeiro a êle destinadas permaneciam expostas à ação corrosiva do tempo, ocasionando prejuízos ao comércio e aos consumidores.

Em nosso século, experimentou o comércio carioca — como, de resto, o de todo o País — dois momentos especialmente difíceis: os anos tormentosos da Primeira e da Segunda Guerras Mundiais. As correntes de intercâmbio com o exterior sofreram uma queda vertical, quando não se interromperam por completo. Os estoques em pouco se esvaíam, sem possibilidade de reposição normal. O crédito comprimiu-se, naturalmente. E a ação inescrupulosa dos especuladores, marginais do verdadeiro comércio, influía para que certos setores da população formassem uma idéia distorcida do negociante — e do comércio, como instituição.

É inquestionável que, nessas difíceis emergências enfrentadas pela população carioca — e brasileira — o comércio, superando todo tipo de obstáculos, deu o seu generoso concurso ao esforço comum.

Concurso, por sinal, recompensado, uma vez que às lutas e sacrifícios decorrentes das duas conflagrações seguiram-se períodos de ampliação contínua dos negócios, nos quais se exprimiam os novos estímulos dos processos simultâneos de industrialização e urbanização, característicos dos dois períodos de após-guerra.

Hoje, quando o estágio do florescimento autônomo atinge o seu ponto culminante, o comércio carioca é um vasto e complexo sistema formado por cerca de 70 mil estabelecimentos, com predominância — cerca de 50 mil — das casas de varejo. Incumbe-se o comércio carioca da distribuição dos produtos provenientes dos 6 mil estabelecimentos industriais da própria Guanabara, mas também os procedentes de praticamente todos os pontos do País, assim como de dezenas de praças estrangeiras que intercambiam com o Brasil.

O mercado consumidor da Guanabara — o de maior concentração demográfica do País, com uma taxa de quase 3 mil habitantes por quilômetro quadrado — chega hoje, desde que nêle se incluíam as chamadas cidades — dormitório, isto é, o Grande Rio, a 4,5 milhões de pessoas. As vendas realizadas nesse mercado foram, em 1964, superiores a Cr\$ 3,2 trilhões, contra menos de Cr\$ 400 bilhões em 1960, apresentando um índice de crescimento, em valores deflacionados, de mais de 5% no período.

Tendo perdido para S. Paulo, na última década do século XIX, a hegemonia do comércio exterior e, neste século, a da produção industrial, conserva o Rio, entretanto, o primeiro pósto como mercado financeiro. O vulto dos negócios realizada em sua Bôlsa de Valores não encontra paralelo no País: O movimento registrado na Bôlsa paulista corresponde aproximadamente a 20% do movimento registrado na Bôlsa carioca.

No que se refere à contribuição da Guanabara, sob a forma de impostos, para a receita orçamentária do Estado e da União, a soma atingida em 1964 foi de Cr\$ 450 bilhões, em números redondos, cabendo à União Cr\$ 240 bilhões e ao Estado Cr\$ 210 bilhões. Estudo recente promovido pela Federação das Indústrias da Guanabara revela que, nos últimos anos, se acentua sensivelmente a carga tributária que recai sôbre os cariocas. Assim, enquanto a contribuição *per capita* era, em 1959, de Cr\$ 18 063, representando 2,53 vezes o salário mínimo regional, em 1964 ascendia a Cr\$ 119 893, ou seja, mais de 3 vezes o salário mínimo. Para o ano corrente, a estimativa é de uma carga tributária *per capita* de Cr\$ 162 145. Entre os tributos estaduais avanta-se o Impôsto de Vendas e Consignaões, com uma arrecadação de Cr\$ 161,5 bilhões em 1964. E entre os impostos federais aparece em primeiro plano o de Consumo, com um recolhimento de Cr\$ 104,1 bilhões — um pouco acima do Impôsto Sôbre a Renda.

O comércio da Guanabara cumpre rigorosamente suas elevadas funções, enunciadas na perfeita definição formulada pelo Ministro DANIEL FARACO: “A comercialização consiste, precisamente, em acrescentar, aos bens fisicamente produzidos, as circunstâncias de lugar, de tempo e de forma que os tornam acessíveis aos consumidores. É um serviço essencial, na mais rigorosa acepção do termo, serviço que deve ser produzido em quantidade e qualidade adequadas, para tornar possível o aproveitamento da capacidade produtiva da agricultura e da indústria”.

Através de sua história, o comércio carioca comprova que tem sabido cumprir a sua alta destinação. E hoje, em sua plena maturidade, pode legitimamente orgulhar-se das dimensões que alcançou, dos superiores padrões em obediência aos quais desenvolve as suas atividades e da contribuição que presta ao progresso da Guanabara e do País e ao bem-estar dos brasileiros.

* * *