



O COMISSÁRIO DE CAFÉ: ALGUNS ASPECTOS DE SUA ATUAÇÃO

Duílio BATTISTONI FILHO

Na história econômica do café, muita importância teve o comissário, principalmente no final do Império e início da República. Na realidade foi uma espécie de administrador do fazendeiro, o intermediário de negócios entre o produtor de café e o exportador, tendo, portanto, plenos poderes para negociar o produto.

A sua origem prende-se às primeiras casas comerciais que, no Rio de Janeiro, foram-se posicionando nas transações do café, recebendo, em consignação, dos fazendeiros, 3% de comissão pela venda do produto. A sua função era a de classificar o café, tendo em conta os tipos de exportação. A seguir, entrava em negócio com as grandes firmas exportadoras através dos seus corretores, que ganhavam certa porcentagem nas vendas.

É importante assinalar que o sistema bancário, na época, era bastante defeituoso, pois o governo, muitas vezes, não atendia aos apelos dos cafeicultores para obter crédito para suas transações comerciais. Daí, formarem-se nos portos de embarque – Rio de Janeiro, Santos, Vitória – uma classe de indivíduos que acumulavam as funções de casa bancária e compradores de café.

A comercialização do café era feita, portanto, por casas comerciais que eram receptoras dos cafés produzidos das diversas regiões. Quase sem exceção, esses comissários faziam adiantamentos em dinheiro aos fazendeiros, para pagamento do custeio até a época da

entrega do café colhido, que era enviado aos comissários e armazenado sob seus cuidados. Eles negociavam o produto, ajustavam as contas, descontando o capital e os altos juros, e a sobra, que era sempre mínima, era entregue ao cafeicultor; quando a colheita não cobria as dívidas, passava-se o saldo devedor para o ano seguinte. Isto, na verdade significava para o fazendeiro uma ausência total de dinheiro, pois de todo o processo monetário se incumbia o banqueiro.

Ao fornecer crédito aos fazendeiros, os comissários agiam como verdadeiros “bancos regionais”. Entre ambos prevalecia, ou devia prevalecer muita confiança, pois os fazendeiros acabavam aceitando os preços oferecidos pelos comissários, tanto aqueles lançados para a venda do café ao exportador quanto os que pagavam pela aquisição das mercadorias que encomendava. Nesse sentido, havia uma total dependência do fazendeiro em relação ao comissário para a colocação do seu produto em condições vantajosas, o que era do interesse de ambos. A confiança era mútua e quase sempre justificada. O comissário tinha que ser cauteloso e vender o café por bons preços, apesar das flutuações diárias do mercado, e não encarecer demais as mercadorias fornecidas; se fosse apanhado trapaceando, a informação logo se espalharia entre os fazendeiros, que não mais fariam negócios com ele. Antes de abrir um crédito vultoso para a aquisição de mercadorias, o comissário tomava informações dos fazendeiros e da situação financeira do novo comitente. Apesar da confiança mútua recorriam a certas artimanhas nas suas transações. O café muito seco absorvia umidade ao descer a serra para a úmida baixada: o aumento de peso era acrescentado à conta do fazendeiro. Para compensar esta diferença os comissários compravam café ensacado na base de quinze quilos e vendiam-no aos exportadores na base da arroba inglesa, ligeiramente inferior. A verdade é que eram raros os fazendeiros ou administradores que faziam escrituração dos embarques de café e das mercadorias encomendadas a seus comissários.

O comissário mantinha na cidade armazéns e depósitos com estoque de mercadorias diversas, destinadas ao suprimento dos fazendeiros. Era comum o comissário fornecer aos fazendeiros artigos como bacalhau, carne-seca, sal, toucinho, ferramentas, guloseimas, etc.

Muitas vezes, era preferível comprar dos comissários, uma vez que vendiam mais barato que as casas comerciais das cidades mais próximas das fazendas ou do comércio de beira de estrada.

Introduzido no Brasil no final do século XVIII, o café prosperou realmente em escala industrial na província do Rio de Janeiro, tendo como grande centro produtor a região de Vassouras. Esse crescente mercado cafeeiro contribuiu para enriquecer uma elite que chegou ao poder com o Partido Conservador, em fins da década de 1830.

Apesar da grande produção, o problema maior estava na sua distribuição para os grandes centros, pois as comunicações entre o interior e o litoral eram bastante precárias. Basta dizer que os fazendeiros do Vale do Paraíba, antes da inauguração da Estrada de Ferro D. Pedro II, tinham grandes dificuldades em transportar o café devido à péssima conservação das estradas e do perigo dos assaltos. Para transportar o café em viagem perigosa para Iguaçu, perto da baía do Rio, ou para a capital propriamente e obter aprovisionamentos, o fazendeiro pagava preço elevado. Para a manutenção de uma tropa a cargo de um arreador e tropeiros escravos, o fazendeiro gastava grandes fortunas, e eram freqüentes grandes prejuízos, sob a forma de animais afogados ou feridos e café molhado ou enlameado.

O arreador era o encarregado da direção dos escravos tropeiros ou tocadores. Tinha a responsabilidade da entrega segura da valiosa carga de café ao armazém do comissário, situado no litoral, a muitas léguas de distância. De acordo com o relato de um tropeiro liberto, de manhã, no dia da partida para o litoral, as bestas eram reunidas em volta da tulha da fazenda. Sacos de couro ou bruacas eram cheios com quatro arrobas de café e pesados na balança da fazenda. As cangalhas eram colocadas no lombo dos burros que carregavam oito arrobas igualmente distribuídas dos dois lados. Como proteção contra a chuva e possíveis quedas no caminho, uma pesada cobertura de couro cru era colocada por cima dos sacos de couro e amarrada com uma correia, apertada em cima da carga por meio de um arrocho. Dois tropeiros escravos supervisionavam cada lote de sete burros. Entregue a mercadoria ao comissário, depois de alguns dias

de descanso, era iniciada a viagem de volta, com a tropa carregada de outras mercadorias.

Nos fins do regime imperial, havia no Rio de Janeiro mais de 2000 casas comissárias espalhadas pelas ruas dos Beneditinos, do Rosário, da Prainha, do Visconde de Inhaúma e de São Bento com a participação de brasileiros e portugueses. Eram ruas estreitas e ladeadas de casas comerciais, de cujas portas largas vinha o cheiro de café e sacaria. Instalados em casas assobradadas, com armazéns no andar térreo, esses comissários mantinham contato com fazendeiros, ora suprindo-os de numerário cada vez maior, ora servindo-lhes de elemento de contato na cidade. Devemos registrar a importância de um Teixeira Leite & Sobrinhos; Furquim Joppert & Cia; Alves & Avelar, para citar alguns. De grande valor foi a atuação do Conde de Avelar, fundador de sua Casa Comissária, em 1884, com clientela de Minas Gerais, principalmente da região de Juíz de Fora. Em carta enviada ao produtor de café, major Moreira Lima Junior, em 1873, o comissário Pedro Lima mencionava os nomes dos fazendeiros do Vale do Paraíba, de quem esperava receber café, fazia votos para que fosse de boa qualidade, para obter os melhores preços. O café deveria ser, segundo ele, de boa cor, sem manchas, nem grãos quebrados e muito menos misturado.

No Rio de Janeiro, o transporte entre os depósitos e armazéns da Gamboa para os trapiches se fazia pelos “bondinhos” da Companhia de Carris Urbanos. Nos meses de setembro, outubro e novembro, negociava-se diariamente uma média de 10 a 20 mil sacas.

Com a decadência da produção do Vale do Paraíba e, conseqüentemente, do porto do Rio de Janeiro, a partir da década de 1850, o interior paulista, o chamado “Oeste Paulista”, começa a despontar como grande centro cafeeiro. Para escoar toda a sua produção, o porto de Santos alcança grande desenvolvimento, fazendo com que Casas Comissárias se estabeleçam nessa praça.

A bem da verdade é que inicialmente o custo do transporte até Santos absorvia uma parcela grande demais do preço de venda. As estradas até Santos eram meras veredas, no máximo com dois metros de

largura, e que não podiam ser percorridas por veículos de rodas. O café, portanto, tinha que ser transportado, ainda, em lombo de mula. Cada uma carregava de 120 a 150 quilos. Em tropas de mais ou menos 10 animais, levavam 10 dias para chegar a Santos.

Os fazendeiros pressionavam fortemente o governo da província no sentido de uma estrada carroçável que substituísse os caminhos de mulas. Na década de 1860, José Vergueiro, filho de Nicolau de Campos Vergueiro, através de fundos do governo da província, conseguiu melhorar as condições da estrada, principalmente de Rio de Claro até Jundiá, quando uma estrada de ferro já estava inaugurada desta cidade até Santos. Apesar da companhia britânica, dona do empreendimento ferroviário, não se mostrar disposta a estender os trilhos até Campinas e Rio Claro, um grupo de fazendeiros assume o encargo. Entre eles havia 22 com lavouras em Rio Claro, inclusive o Conde de Três Rios, a família Vergueiro e o Visconde de Rio Claro. O levantamento do capital foi atrasado pela guerra do Paraguai, mas a Companhia Paulista de Estradas de Ferro trouxe a linha férrea até Campinas, em 1872.

As Casas Comissárias de Santos eram monopolizadas por brasileiros e estrangeiros, principalmente ingleses e alemães. Mas havia também aquelas que estavam ligadas aos grandes fazendeiros paulistas, como o caso do cafeicultor de Ibicaba, região de Limeira, Nicolau de Campos Vergueiro, que montou a firma Vergueiro & Cia. A verdade é que muitos fazendeiros, em vez de formar uma classe de proprietários rurais em decadência, assumiam funções urbanas inerentes à burguesia, desdobrando assim suas formas de criação de riquezas e apropriação de lucros. Como exemplo temos o coronel Antônio Proost Rodovalho, Bento José Alves Pereira, major Domingos Sertório, Joaquim Lopes Lebre (Visconde de São Joaquim), cujas fortunas tinham origem claramente mercantil, iniciadas com casas comerciais, evoluindo depois para casas comissárias e atividades industriais. Apesar de socialmente colocados em nível ligeiramente inferior aos fazendeiros e bacharéis, economicamente sua importância crescia à medida que se faziam necessários maiores concentrações de capital. Embora a maioria das casas ao exportadoras estivesse nas mãos de estrangeiros, como vimos, deve-se ressaltar que

apenas duas possuíam capital totalmente nacional: a Holworthy & Ellis e a J. F. Lacerda Franco, esta última associada à Casa Comissária Vergueiro & Cia.

No período de 1871 a 1891, Santos possuía 135 casas comissárias. Matias Costa, notório comissário de café, da cidade era figura de destaque no mundo dos negócios. Diretor da Associação Comercial, proprietário da Cia de Seguros Marítima, chegou a lotear a região de Dois Rios, chamada depois de Vila Matias, próxima do centro, hoje Bairro Gonzaga, cortado pela bela, extensa e reta avenida Ana Costa, nome de sua esposa.

Ao findar o século XIX, entre os dez maiores exportadores de café no porto de Santos, figurava apenas uma empresa brasileira, a Prado Chaves & Cia, fundada em São Paulo, em 1887, por duas famílias de fazendeiros – os Silva Prado e os Pacheco Chaves.

As crônicas da época assinalam que o relacionamento entre comissários e fazendeiros chegava a compreender o âmbito familiar. Os vínculos que prendiam o comissário ao fazendeiro não eram apenas laços de natureza mercantil, mas sobretudo afetivos. O fazendeiro que mandava o filho estudar na Corte recomendava-o ao comissário. Este lhe dava quarto e comida em seu escritório na cidade, se o rapaz vinha cursar uma Escola Superior. Quantas figuras importantes dos meios sociais brasileiros, políticos ou das carreiras liberais fizeram o seu curso morando nesses escritórios. Também os comissários chegavam a hospedar os membros da família do fazendeiro, quando de sua temporada à beira-mar ou agendavam viagens para a Europa, arrumando hotéis e passeios.

Entretanto, particularmente em épocas de crise, graves tensões costumavam marcar esse bom relacionamento. As relações eram afetadas por ocasião de flutuações do mercado. Além do mais, os fazendeiros se queixavam amargamente das contas dos comissários, como por exemplo, o não pagamento de armazenagem feito por eles, o não pagamento do seguro contra fogo, as divergências de peso, para citar algumas. Por sua vez, os comissários se queixavam dos exportadores.

Com o crescimento dos capitais aplicados e a ameaça de crise no mercado, os comissários conseguem a aprovação de uma lei, em 1885, sobre execuções civis e comerciais. Como consequência, chegam a criar um sindicato, denominado Centro de Lavoura e Comércio, objetivando a defesa e a abertura de novos mercados. Tudo para resistir ao monopólio dos exportadores.

Na comercialização do café não podemos esquecer o papel exercido pelo “ensacador”, antigo negociante que atuava como auxiliar direto do comissário. Os ensacadores constituíam núcleos que adquiriam os lotes por conta própria, postos diariamente à venda, com o que formavam estoques e faziam a “liga” do produto, manipulando-o e classificando-o para atender as exigências dos grandes centros do mercado mundial de café. Sua atuação definiu-se como a de comprador do café dos comissários por conta própria. Era o intermediário entre o comissário e o exportador, para quem vendia as partidas do produto. Possuíam armazéns para estocar o café, assumindo tremendos riscos. Por exemplo, as sacas eram contadas e não pesadas, e as reclamações dos exportadores eram constantes quanto ao pouco peso. Em contrapartida, os comissários também desconfiavam da pouca lisura comercial dos ensacadores.

Com o desenvolvimento da cafeicultura e a complexidade das relações sociais de produção, o raio de ação dos comissários foi sendo ultrapassado. Os seus próprios recursos financeiros foram se tomando insuficientes. Dessa maneira, acabaram enfraquecendo as suas relações com os fazendeiros. Com a abolição, as casas comissárias foram profundamente afetadas e muitas chegaram mesmo a fechar.

A partir do século XX, o café entra em crise por depreciações nos mercados consumidores. Deve-se ressaltar que, em 1900, constata-se a liquidação do Banco da República e de vários estabelecimentos bancários ligados a ele. Um ano mais tarde, Vicente de Carvalho, poeta e deputado à Assembléia Legislativa, prova ser a superprodução a causa do mal e advoga a queima do café durante algum tempo, como o meio mais prático de atingir-se a valorização gradual do produto. Antes da queima de 1929, a valorização deu-se somente em 1906, com o Convênio de Taubaté.

A necessidade de modernizar os negócios cafeeiros e dotá-los de melhores recursos creditícios veio também concorrer para as dificuldades das casas comissárias. Uma lei federal de 1903 previu a criação de Armazens Gerais, cuja finalidade seria armazenar, em condições adequadas, o café dos fazendeiros que não se interessassem pelos negócios feitos através dos comissários e quisessem negociar diretamente com o exportador. Para tanto, pagariam uma taxa de armazenamento até que pudessem autorizar a venda do produto.

O governo do Estado de São Paulo passou a estimular a atuação desses armazéns. Porém, nos anos que antecederam a crise de 1929, essas empresas, burlando o direito de sua regulamentação, passaram a operar nos negócios do café, indo muitos à falência.

Não podemos esquecer que circunstâncias influíram para o retraimento do comércio cafeeiro: condições desfavoráveis do tempo, retraimento do numerário, falta de braços, falta de organização das instituições bancárias, os trustes etc. Além do mais, a Primeira Guerra Mundial foi amarga. O governo, para atenuar a situação, cria as Caixas de Liquidação, reguladas pelo sistema de depósitos e margens, para garantir as operações do futuro. Contudo, com a guerra elas arruinaram-se. Pouco depois, foi criada a Bolsa Oficial do Café sem outros interesses intermediários, com transações e entregas diretas. Com a criação da Bolsa, o setor comissário viu diminuir seus negócios e os especuladores passaram a dominar todo o comércio exportador.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- 1) Araújo Filho, José Ribeiro de. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1969.
- 2) Dean, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1977.
- 3) Lapa, José Roberto do Amaral. *A Economia Cafeeira*. São Paulo, Editora Brasileira, 1983.

- 4) Lopes, Betralda. *O comércio de café através do Porto de Santos*. In Anais do II Congresso de História de São Paulo, Araraquara, 1975.
- 5) Sobrinho, Alves Motta. *A civilização do café (1820-1920)*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1967.
- 6) Sobrinho, Costa e Silva. *Santos noutros tempos*. São Paulo, 1953.
- 7) Stein, Stanley. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. São Paulo, Editora Brasiliense, 1961.
- 8) Taunay, Afonso d'Escagnolle. *História do Café no Brasil*. Rio de Janeiro, Edição do Departamento Nacional do Café, volume VII, 1939.

