BRASIL, AS CIDADES HANSEÁTICAS E A PRÚSSIA: RELAÇÕES COMERCIAIS E OS TRATADOS CONSULARES DE 1827[1]

SYLVIA EWEL LENZ [2]

LENZ, S. E. Brasil, as Cidades Hanseáticas e a Prússia: Relações comerciais e os tratados consulares de 1827. *Semina*: Ci. Soc. Hum., Londrina, v. 21, n. 3, p. 3-18, set. 2000.

RESUMO: *O objetivo do trabalho é destacar o papel comercial das Cidades Hanseáticas de Hamburgo, Bremen e Lübeck, assim como do Reino da Prússia, após a abertura dos mercados brasileiros e do fim das guerras napoleônicas. Parte-se das diferenças entre as tradições mercantis das primeiras, herança das Ligas Hanseáticas medievais, em contraposição à atuação centralizadora e burocrática do Estado Prussiano que investia na produção industrial para competir no novo mercado ditado pelo liberalismo inglês. O estudo analisa alguns aspectos das relações comerciais das cidades-Estados com a América Portuguesa, via portos lusitanos, desde o período colonial enquanto a Prússia, por seu turno, sequer tinha uma frota mercantil adequada para ser enviada além-mar. O processo de reconhecimento e negociação iniciado após a independência do Brasil, pela Prússia, logo seguido pelas Cidades Hanseáticas e outras nações interessadas em estabelecer comércio exterior com a única monarquia americana, resultou nos Tratados de Comércio e Navegação prussianos e hanseáticos/brasileiros, longamente discutidos e assinados em 1827. Finalmente, apresenta-se um balanço destas relações comerciais, fundamentais para o desenvolvimento comercial e industrial da nação alemã e que serviram para minimizar o monopólio franco-britânico no Brasil.*

PALAVRAS-CHAVE: *Cidades Hanseáticas; comércio Brasil Alemanha; tratados consulares.*

1 INTRODUÇÃO

Pretendemos demonstrar o processo diplomático dos acordos de comércio de navegação firmados entre o Reino da Prússia, por um lado, e as Cidades Hanseáticas, por outro, com o Brasil, após o reconhecimento de sua independência, comparando a tendência modernizante da primeira com a tradição mercantil de Lübeck, Bremen e Hamburgo. Ressaltamos o caráter fragmentado da Liga Alemão, cujas fronteiras foram delimitadas pela Santa Aliança – Inglaterra, Áustria, Rússia e Rússia – , no Congresso de Viena, em 1815. A situação excepcional deste país levou-nos a estudar somente dois dos tratados fechados com o Brasil, conforme a sua precedência e importância. Enfatizamos o da Prússia devido à quantidade de súditos emigrados para as regiões rurais do Brasil; o das Cidades Hanseáticas pela situação geográfica e importância comercial que representou tanto para os Estados Alemães como para o Brasil.

Recorremos a teses, obras clássicas e relatos; metodologicamente, visamos, num primeiro momento, à compreensão conjuntural; num segundo, à análise e comparação de documentos, amparadas por estudos específicos. Nesta abordagem, as habilidades lingüísticas são um condição *sine qua non*, frente à discussão ampla travada por historiadores alemães sobre as relações exteriores e comerciais teuto-brasileiras, temática negligenciada pela historiografia brasileira (Wesseling, 1992, p. 98-99).

Iniciamos pela conjuntura histórica, brevemente apresentada em "O 'Dualismo Alemão' e o Congresso de Viena", remontando às rivalidades entre a dinastia prussiana dos Hohenzollen, e a dos Habsburgo, da Casa d´Áustria. No item "As Cidades Hanseáticas, o Reino da Prússia e o comércio além-mar" enfatizamos as relações econômicas dos alemães com a América Portuguesa, o comércio direto durante a União Ibérica e, indireto, na era do monopólio mercantilista. Em "Os tratados comerciais com o Brasil" analisamos, separadamente, os acordos realizados pelo Reino da Prússia e as Cidades Hanseáticas, valendo-nos de documentos e comentários afins. Finalmente, em "Um balanço dos tratados – a função dos cônsules no Rio de

[1] Parte de capítulo de tese pesquisada na Alemanha, defendida pela PPGHIS da Universidade Federal Fluminense.
[2] Doutora, Professora Adjunta do Departamento de História da UEL.

Janeiro", comparamos os documentos prussianos e hanseáticos, apontando para semelhanças e diferenças. Acrescentamos a função dos cônsules, como delegados destas nações no Brasil, mostrando a sua importância diplomática e comercial para os alemães aqui residentes.

2 O "DUALISMO ALEMÃO" E O CONGRESSO DE VIENA

Em suas memórias, Richard von Weizsäcker, deixou-nos, na condição de testemunho e agente da História, um rico legado contemporâneo sobre a Alemanha, paralelo à sua autobiografia, de 1919 a 1997 (Weizsäcker, 1997). Pertencente a uma elite intelectual, filho e neto de políticos, ex-presidente, representante diplomático da Alemanha unificada, Weizsäcker apresentou as quatro épocas pelas quais seu país passou desde o fim do Império Alemão. Na infância, ele vivenciou o período da República de Weimar (1919-1933); a juventude, passada durante o nazismo e a Segunda Guerra (1933-1945); como adulto viveu as contradições de uma Alemanha ideologicamente dividida na era da bipolaridade (1948-1989) e, finalmente, foi surpreendido com a inesperada (re)unificação de sua pátria, após 1989, com a queda do Muro de Berlim.

Ora, as dificuldades para se compreender, minimamente, a história alemã, remontam à época da fundação oficial, por Otto I, do Sacro Império Romano Germânico, em fins do século X. Desde então, foi-se dividindo em diversos principados e cidades, com governos antes voltados para interesses locais do que imperiais. A Reforma cindiu o país em termos confessionais, com certos príncipes aderindo ao protestantismo, permanecendo os imperadores, Habsburgo, católicos. Enquanto outros países consolidavam-se em Estados Nacionais, com um só poder estatal central e uma religião oficial, a nação alemã manteve-se fragmentada em mais de quatrocentos principados e algumas cidades-Estado. A decadência culminou com a derrota dos alemães na Guerra dos Trinta Anos, com um terço de sua população dizimada. Em meados do século XVII, a Paz de Vestfália oficializou a existência de dois credos na Alemanha, o protestante e o católico. Assim, o norte desta nação seguiu o protestantismo, enquanto que o sul manteve-se catolicamente fiel ao Vaticano. Durante este século, tendências opostas na condução do Estado denotaram a rivalidade entre a Casa da Áustria e o Reino da Prússia: o "dualismo alemão".

A primeira, dos Habsburgo, após 1648, abrira mão de suas pretensões territoriais na fronteira com a França e se voltou para a defesa a leste e sudoeste de seu território, diante da expansão do império russo. Esta monarquia austríaca multi-étnica indicava, desde então, a permanência de um governo imperial, valorizador das grandes extensões de terras, independente se nela habitassem povos de diferentes línguas e credos. Foi um Estado mantenedor do equilíbrio diplomático através da tradição de casamentos dinásticos, com uma expansão territorial rumo ao sudeste europeu (Hantsch, 1968, p. 374).

Já a dinastia dos Hohenzollern do Reino de Brandenburgo-Prússia, sob o governo absolutista de Frederico Guilherme, consolidou um Estado centralizado, burocrático e militarizado, fortalecendo a sua nação sob o lema: "Tudo para o povo, mas nada através do povo" (Raff, 1997, p. 49).

Seus governantes promoveram o povoamento de vastas áreas vazias de seu país, abrindo seu território para asilar protestantes de diversas vertentes, perseguidos pelos católicos, na Áustria, e os huguenotes foragidos da França. Os dirigentes em Berlim fomentaram a vinda de algumas famílias judaicas para que estas promovessem o comércio e a indústria prussiana (Engelmann, 1973, p. 181 Também investiram na construção de caminhos terrestres e na abertura de vias fluviais visando um maior intercâmbio de bens e mercadorias, de modo a levar à incrementação econômica e modernização do Estado (Raff, 1997, p. 171).

Assim, a Áustria e a Prússia, dominavam os principados menores do império, de acordo com os seus interesses, respectivamente, para manter tradição de uma sociedade estamental, nobiliárquica e agrária ou para racionalizar o sistema governamental, investindo na formação militar, no incremento e na viabilização do comércio e da produção. Em fins do século XVIII, as revoluções européias iniciadas com a Francesa e as guerras napoleônicas no continente europeu, levaram, em 1806, à abdicação do imperador Francisco II; sentença final da Germânia. Não obstante, foi um período de florescimento para as manufaturas e comércio interno, posto que o bloqueio francês aos produtos ingleses dentro da Europa continental impedia a concorrência do comércio britânico. Isto fomentou a produção doméstica e as manufaturas locais, garantido por um amplo mercado não só local como também inter-regional. Enquanto politicamente o domínio francês aniquilou o que restara do império alemão, o fechamento de seus portos impediu a entrada de produtos ingleses e incrementou a produção doméstica.

A coalizão da Rússia, Prússia, Áustria e Inglaterra, culminando com a vitória política sobre a

França, encerrou vinte anos de guerras ininterruptas e iniciou um período de meio século de paz entre as potências. No Congresso de Viena, em 1815, vários pontos foram tratados, girando em torno do princípio da restauração dos governos legítimos existentes antes do período revolucionário. Desta feita, as quatro potências decidiram pelo retorno das fronteiras francesas nos seus limites anteriores a 1790. A Inglaterra, vencedora de fato, assegurou, para si, os pontos marítimos estratégicos, dando continuidade à expansão de seu comércio mundial. O Estado polonês foi extinto e retaliado, pelos impérios russo, austríaco e o Reino da Prússia. O imperialismo russo foi contido no seu ímpeto para o ocidente, ficando com as terras polonesas orientais; à Áustria, restaram regiões do sudeste polonês, possibilitando-lhe, desta forma, a expansão rumo ao nordeste europeu; a Prússia, dominando o nordeste polonês, prolongou o país até os seus antigos territórios bálticos, além obter domínios na Europa ocidental, com a anexação da extinta Confederação do Reno, região manufatureira de vital importância para sua economia (Nascimento, 1983, p. 44).

Somente cinco Estados alemães participaram das discussões sobre o novo mapa do extinto império alemão, junto com os delegados da Santa Aliança, a Inglaterra e a Rússia: Prússia, Hannover, Áustria, Württemberg e Baviera. Lord Castlereagh, frente à proposta da Prússia em anexar, a título de indenização, as cidades hanseáticas, interferiu a favor das cidades portuárias de Bremen e Hamburgo, demonstrando, assim, o interesse comercial inglês em prol da autonomia destas cidades (Rogosch, 1990, p. 18). Por fim, foi assinado um documento em que fica declarada uma confederação alemã, composta por mais de trinta Estados soberanos, incluindo as quatro cidades-Estados de Hamburgo, Bremen, Lübeck e Frankfurt no Meno. Estas foram as resoluções dos delegados da Santa Aliança, para agrupar, senão politicamente, ao menos diplomaticamente, o que restara dos países alemães, visando, conforme artigos I e II: *"A manutenção da segurança interna e externa da Alemanha; a independência e a invulnerabilidade de cada um dos Estados Alemães"* (Raff, 1997, p. 77).

Apesar da implantação de um parlamento diplomático, em Frankfurt no Meno, portanto, em território alemão, este era presidido pelo Primeiro Ministro da Áustria. A exigência de pelos menos dois terços, em alguns casos até mesmo a unanimidade nas votações, dificultava a aprovação de leis, restringindo a capacidade de negociação entre os diversos Estados. Embora o governo alemão fosse subordinado aos auspícios da dinastia austríaca dos Habsburgo, sofria pressões do poder centralizador, burocrático e militar dos Hohenzollern que investiu na modernização da Prússia. Além disto, três príncipes estrangeiros participavam da Liga: o soberano britânico na posição concomitante de rei de Hannover; o rei dinamarquês como Duque de Hosltein, o Rei das Províncias Unidas, o Grão-Duque de Luxemburgo. Em termos de relações internacionais, este armistício significou: a) o reordenamento do sistema político europeu – durante quarenta anos esta diplomacia por tratados conseguiu manter o equilíbrio entre as maiores potências européias; b) o acirramento do antigo dualismo alemão entre Áustria e Prússia na disputa hegemônica pelos estados alemães meridionais (Raff, 1997, p. 78).

De início, o resultado prático desta primeira unificação alemã sob a forma de uma associação econômica, no sentido de fomentar o comércio, foi quase nulo. Os entraves políticos do parlamento alemão, presidido pelo ministro austríaco Metternich, dificultavam a remoção das inúmeras barreiras alfandegárias entre os Estados alemães. Excesso de impostos e moedas diferentes, bloqueavam e encareciam a livre circulação de bens e pessoas. Além disto, a Liga não possuía direitos de soberania, estando impedida de interferir na políticas externa e interna. Sem um ministério das relações exteriores nem um corpo diplomático, não entabulou política externa; internamente, os obstáculos legais eram tantos que o poder decisório fora reduzido ao mínimo (Prüser, 1962, p. 16).

Findas as guerras napoleônicas, restaurada a nova ordem e a quebra dos pactos coloniais, governantes e negociantes procuraram inserir seus Estados nos novos mercados americanos, a partir de duas medidas casadas. A primeira fomentou a emigração de camponeses sem terra, de artífices desempregados, mesmo de criminosos e da ralé desocupada. A segunda estabeleceu casas comerciais nos principais portos da América Latina e Caribe, de modo a suprir seus países de alimentos e matérias-primas, assim como atender à demanda de produtos alemães pelos emigrantes no estrangeiro. O Brasil não fugiu a esta regra; logo vieram, após os naturalistas austríacos, negociantes, mercenários para suprir o exército de D. Pedro I, além de colonos para povoar as terras do sul.

Internamente, urgia integrar a Liga, desativando as taxas alfandegárias, unificando a moeda e incrementando as vias de transporte. Somente a Prússia conseguiu impor, em 1818, ao norte da Liga, uma única zona alfandegária; em 1834, a expansão comercial em outros estados alemães formou a União Aduaneira que, além de eliminar os impostos inter-regionais, unificou o padrão monetário, de modo a facilitar as transações comerciais. Desta

forma, fundou-se um mercado interno promissor, visando, também, facilitar a concorrência dos produtos alemães frente aos ingleses. O governo prussiano logrou, portanto, em consolidar uma área consumidora e produtora com vinte e três milhões de habitantes. Quanto ao comércio exterior, esta medida facilitou o escoamento dos produtos alemães, fomentando exportações e importações (Wyneken, 1958, p. 89).

Entretanto, a questão do dualismo permaneceu, dividindo a Liga Alemã em duas partes políticas e econômicas, além das geográficas e confessionais. A Alemanha do Norte, protestante, parcialmente sob domínio da Prússia, cujo governo apostou na modernização, através de investimentos na indústria e numa produção agrícola racional. Esta região fora obrigada, junto com outros países europeus e diante do fim do monopólio mercantilista, a reordenar sua a política econômica (Radke, 1981, p. 91). A adaptação compulsória à nova economia liberal levou-a a conseguir novos mercados, como os dos países latino-americanos. O sul, católico, manteve uma economia agrícola baseada na produção familiar de pequenas propriedades, sujeito à política austríaca, a cujo governo interessava manter a restauração e realizar acordos diplomáticos através da casamentos dinásticos. Apesar do vasto império situado ao sudeste europeu, dispunha somente do porto de Trieste, no mar Adriático, inadequado para o comércio além-mar. Com a decomposição do império austríaco, em 1867, os Habsburgos se uniram à casa da Hungria, formando uma monarquia dupla: o império austro-húngaro, com a tendência deste país em expandir seu território, não a partir da conquista de colônias além-mar mas através da consolidação de seus domínios nos balcãs (Raff, 1997, p. 170-171).

Em meio a esta dualidade as cidades-Estados, os principados menores e os Reinos, foram absorvidos por um dos dois lados, ou então, mantiveram a sua antiga autonomia. Os Senados das cidades hanseáticas preservaram a sua autonomia, inclusive durante a formação da União Aduaneira, da qual se abstiveram. Tanto os seus mercadores quanto os súditos dos pequenos principados recordavam-se de uma Alemanha tenuamente unida, quando cada um de seus Estados era livre e independente. O imperador que assumiu a Áustria após 1815, era o mesmo que havia governado o império alemão, até 1806; daí os alemães dos Estados menores simpatizarem mais com ele do que com o emergente rei da Prússia. Mesmo Sieveking, burgomestre de Hamburgo, só compreendia a nação alemã sob a forma de uma federação de Estados autônomos. Historicamente, o império austríaco assumira o papel de liderança na política européia; a presença cada vez mais marcante do Estado Prussiano nas questões internas e externas era um fator novo ao qual não só austríacos, como também os alemães do antigo império resistiam (Wiskemann, 1929, p. 156).

Enquanto alguns Estados nacionais europeus consolidaram colônias além-mar, o antigo império alemão, fragmentado, limitou-se ao continente, ficando ausente do processo de expansão marítima realizado pelos países litorâneos da Europa. Os príncipes alemães, voltados para interesses pessoais e locais, ignoraram os empreendimentos mercantis, função vil, relegada para os cidadãos hanseáticos. Os negociantes de Bremen e Hamburgo, situados em rios desaguando no Mar do Norte, mantiveram o comércio na costa européia; os de Lübeck, situada à beira do Mar Báltico, cobriram as rotas com os países escandinavos e países bálticos, além do Império Russo, via São Petersburgo.

3 AS CIDADES HANSEÁTICAS, O REINO DA PRÚSSIA E O COMÉRCIO ALÉM-MAR

> *Já quando ainda eram colônia portuguesa, essas vastidões do hemisfério ocidental tinham certa importância para a Alemanha. Se bem que, em consequência da política da mãe-pátria, estivessem hermeticamente fechadas à Europa, constituíam, não obstante, indiretamente e pelo intermédio de Portugal, um mercado dos produtos e artigos europeus e apesar de, em consequência das conhecidas relações políticas, a parte mais importante desse comércio ter cabido necessariamente à Grã-Bretanha, a Alemanha não esteve completamente excluída até os novos acontecimentos mundiais que transferiram sede do governo português de Lisboa para o Rio de Janeiro. [...] Essa época terminou e do seu seio surgiu, tomando o lugar de uma colônia pouco conhecida, de escassa população desconfiadamente vigiada pela mãe-pátria, um Império que reúne em si todos os elementos da futura grandeza e cujas extensas costas estão abertas às bandeiras de todas as nações.* (Gildemeister *apud* Minemmann, 1977, p. 27),

Devemos ressaltar o papel das cidades-Estado de Lübeck, Bremen e Hamburg, portos hanseáticos, concorrentes potenciais da Grã Bretanha nas relações comerciais com o Brasil, após 1815. história destes micro-Estados antecede à expansão marítima, quando o comércio medieval fez florescer as cidades comerciais inseridas nas rotas hanseáticas. Junto com Frankfurt, foram as únicas

a preservar a sua autonomia econômica e política de cidades livres, quando a Liga Alemã foi constituída, em 1815. Não foram as primeiras a selar o tratado com o Brasil, posto que precedidas pela Prússia, mas souberam negociar melhor os seus interesses comerciais (Prüser, 1962, p. 15-16).

O comércio ultramarino com as Américas era uma prática, embora menor que o mantido com os portos no Caribe (Schwebel, 1995). As cidades hanseáticas foram os primeiros Estados alemães a importar mercadorias das colônias portuguesas, sendo que os hamburgueses distribuíram estes produtos coloniais para o interior da Alemanha. Alguns mercadores residiram, com suas famílias, em Portugal, tendo tido participação intensa no comércio das especiarias (Almeida, 1993, p. 55-61), enquanto os banqueiros Fuggers e Welser investiram capitais nos empreendimentos ultramarinos, durante a dinastia dos Habsburgos no Império espanhol. (Kellenbenz, 1960, p. 89)

De 1590 a 1625, as relações comerciais com os luso-brasileiros chegaram a ser diretas; fase da União Ibérica, com o Estado português submetido à coroa espanhola dos Habsburgo. Em 1590, por exemplo, onze navios, vindos das costas brasileiras, aportaram em Hamburgo (Wyneken, 1958, p.19). Os portugueses sefarditas emigrados para Hamburgo, em 1612, junto com os hamburgueses residentes em Portugal, intensificaram este intercâmbio comercial (Kellenbenz, 1960, p. 95).

Após 1640, finda a União Ibérica, Portugal consolidou o monopólio mercantil sobre a colônia americana. Então, as relações hanseáticas com as colônias latino-americanas continuaram embora, indiretamente, pelas cidades portuguesas e espanholas. Produtos alemães, como ferramentas e linho, foram exportados para as colônias, enquanto destas provieram açúcar, tabaco e algodão, suprindo o mercado alemão com matérias-primas. Assim, houve um intercâmbio de produtos coloniais no Sacro Império Germânico e de seus manufaturados no mercado luso-brasileiro A despeito da distância, não foram os obstáculos geográficos que impediram as relações econômicas dos portos alemães com os brasileiros, mas sim políticos, por conta das práticas mercantilistas vigentes (Kellenbenz, 1954).

Apesar dos empreendimentos vindos do centro-sul da Alemanha no comércio colonial, Hamburgo também teve o seu importante papel como entreposto comercial do *Hinterland*. Os negociantes hanseáticos, procedentes de um ambiente tão diverso, mesmo se comparados aos seus vizinhos, súditos de reinos e principados, estabeleceram suas casas de comércio na longínqua corte do Rio de Janeiro, após o fim das guerras napoleônicas, em 1815. A partir de então, o mercado brasileiro foi essencial para o comércio hanseático de Lübeck, Bremen e Hamburg que, apesar das intensas relações com a Prússia, nunca formou enclaves em território prussiano (Schramm, 1943). Este comércio, por sua vez, fomentou a produção alemã; incrementou o trabalho doméstico de artesãos, fornecedores de produtos básicos para o cotidiano – ferramentas, pregos, talheres – e a indústria têxtil de linha, algodão e lã.

Situada a nordeste do condado de Holstein, Lübeck supriu os países escandinavos e bálticos pelo porto de Burges, Países Baixos; importando produtos de primeira necessidade, como arenques, cereais, cerveja, além de artigos de luxo, como sedas e especiarias, vindos, inicialmente, pelas rotas hanseáticas; depois pelas trans-oceânicas (Samhaber, 1993). Com a expansão ultramarina, o comércio mediterrâneo e a tradição mercantil da Liga Hanseática sucumbiram ao monopólio mercantilista dos países ibéricos, da França e da Inglaterra sobre as demais nações européias. Cidades portuárias, situadas ao longo da costa atlântica, detiveram o controle sobre o comércio colonial, além do oriental, através das rotas marítimas, em detrimento das terrestres. Lübeck também foi prejudicada pela cobrança, do governo dinamarquês, de taxas alfandegárias no estreito entre Dinamarca e Suécia, encarecendo o transporte marítimo das cidades portuárias bálticas com os demais europeus e oceânicos, internalizando o comércio nos limites do mar Báltico (Entholt & Beutin, 1937, p. 22-23)

Bremen, à beira do Rio Weser, situada no Reino de Hannover, ainda nos séculos XVI a XVIII, cuidou de preservar o seu mercado, apesar das dificuldades decorrentes da consolidação dos Estados Nacionais, como França, Inglaterra e Dinamarca. Ambas impuseram novas condições comerciais, tais como câmbio e moeda, em substituição às trocas vinculadas, prática efetuada pelos mercadores das antigas rotas hanseáticas. Com a decadência destas, os negociantes procuraram se expandir rumo ao comércio além-mar, teve agentes nos portos livres do Caribe, a despeito do monopólio da coroa espanhola. Então, apesar das taxas cobradas pela Dinamarca, intensificaram as rotas comerciais rumo ao leste, incluindo a Rússia e, além de produtos alemães, os bremenses distribuíram os bens coloniais adquiridos no Caribe (Entholt & Beutin, 1973, p. 25-26).

Também tiraram proveito da condição de Estado neutro, preservando as relações comerciais com Estados europeus e América do Norte, mesmo em período de guerras. Após a construção de Bremerhaven, tornaram-se aptos a concorrer com

os portos de Amsterdam e Hamburgo; os navios, maiores do que os hamburgueses, adequaram-se, na ida, ao transporte de emigrantes; na volta, a volumosa carga de tabaco ocupava os porões, logo passando a ser o principal artigo de importação. Os emigrantes, por sua vez, vieram, em sua maioria, das regiões sul e sudeste da Alemanha, posto ser Bremen o porto alemão mais próximo (Wiskemann, 1929, p. 18-149). Como o seu governo investiu na expansão do porto e nas frotas mercantis, inclusive com a exportação massiva de capital humano, pôde concorrer com os portos atlânticos, revendedores de produtos coloniais.

Hamburgo, situada entre o condado de Holstein e de Hannover, mesmo antes de pertencer à Liga Hanseática, no século XIV, cresceu em função do porto situado no estuário do Rio Elba. Desde 1189, mercadores e marinheiros tinham o privilégio de receber a proteção dos imperadores alemães: *"El emperador de la casa de los Hohenstaufen, Federico I, llamado Barbarroja, concedió a los ciudadanos de Hamburgo y de Bremen importantes privilegios."* (Lehe, 1953, p. 7).

Mesmo durante a devastadora Guerra dos Trinta Anos (1618-1648), manteve o seu comércio marítimo e terrestre posto que, após o século XVI, quando muitas cidades hanseáticas decaíram devido ao monopólio mercantilista, os hamburgueses asseguraram o comércio com os Estados europeus. O burgomestre e o senado de Hamburgo, em 1552, firmaram uma garantia com o rei francês contra saques a suas frotas mercantis, além de receber a concessão de livre comércio aos seus mercadores na França:

> *El documento [...] da severas instrucciones a todos los comandantes de Francia de mar y tierra para que ni aun durante la guerra con el Emperador alemán sean molestados los barcos y las mercaderías de Hamburgo y para que se devuelvan los bienes confiscados* (Lehe, 1953, p. 7).

O Ato de Navegação promulgado por Cromwell, em 1651, impôs que as mercadorias provenientes das colônias inglesas só fossem transportadas por navios ingleses, cláusula análoga também imposta por Espanha e Portugal às sua colônias, descartando as cidades hanseáticas do comércio com os países americanos. Entretanto, os hanseáticos conseguiram privilégios junto ao monarca inglês, o *Trade Privilege granted to Hamburg by Charles II of England*, auferido em 1669, representativo das boas relações comerciais entre ambos. Concedeu garantias a mercadores e a todos que trabalhassem com eles; conferiu, também, liberdade para fazer transações comerciais legais, mesmo em tempos de guerra, com os países inimigos da Grã-Bretanha, mostrando respeito à sua capacidade naval: *"Hamburg was estimated at the time in England as a town which has at its disposal an unlimitate store of ship supplies to quickly equip a fleet completely"* (Lehe, 1953, p. 5).

O Rio Elba, cuja nascente é na Boêmia, cobre 1.100 km até desembocar n no Mar do Norte; uma via fluvial atendendo ao transporte e comércio tanto do norte como do sudeste europeu. O governo prussiano reconheceu estas potencialidade, cuidou do equilíbrio político não só interno, como, também, externo, com os Estados vizinhos e valorizou a situação portuária, comercial e neutra de Hamburgo e Bremen. Exceto durante as guerras totais de Napoleão, com o fechamento compulsório de seus portos, usufruíram de autonomia política e econômica.

Os habitantes de Hamburgo, em oposição aos alemães, súditos em uma sociedade estamental, nobiliárquica e principesca, foram cidadãos livres. Era-lhes permitido usufruir de uma certa mobilidade social: a profissão, uma herança sócio-econômica passada de pai para filho, de característica familiar não era um fator determinante e excludente; artesãos empenhados, por exemplo, podiam ascender a membros do Conselho Municipal. Não havia a separação social entre acadêmicos negociantes, posto que o estudo do Direito e da Diplomacia entre estes era, por exemplo, de suma importância para o comércio e a manutenção da neutralidade política de sua cidade-Estado. Nem havia impedimentos para a oficialização de matrimônios entre classes, entre cidadãos leigos religiosos, entre civis e militares. Imigrantes estrangeiros, geralmente, refugiados protestantes e judeus, eram bem recebidos, podendo adquirir direitos iguais aos citadinos, caso se convertessem ao luteranismo. Negociantes estrangeiros foram aceitos, independentemente de sua procedência, posto que, além de trazerem capital, tinham contatos promissores nos mercados estrangeiros e dominavam novas tecnologias; contribuições imprescindíveis para o desenvolvimento de Hamburgo (Schramm, 1943).

Ora, a situação geográfica do Reino da Prússia, cujo litoral limitava-se ao Mar Báltico, sem uma abertura marítima direta com o Ocidente, diferia de Bremen e Hamburgo. No entanto, desde o início dos Oitocentos, os prussianos dispunham de uma rede fluvial cuja navegabilidade fora subvencionada pelo governo dos eleitores, ainda no período do Sacro-Império. Os rios Havel e Elba transportavam as

mercadorias de Berlim ao porto semi-oceânico de Hamburgo, um sistema de canal, também ligava a capital do reino à cidade portuária de Stettin, na foz do Mar Báltico. A despeito dos investimentos estatais, os negócios neste não se integraram ao mercado mundial, ficando restritos aos países escandinavos e à Rússia. O imposto dinamarquês e os perigos de navegação nos estreitos encareciam o transporte e os seguros marítimos, tornando o comércio economicamente inviável. Desta feita, não só as províncias vizinhas à Prússia, mas também a Silésia e as bálticas preferiram viabilizar suas importações e exportações através do porto de Hamburgo, sempre com embarcações disponíveis, ao contrário de Stettin. Além desta situação geográfica, esta cidade, hoje pertencente à Polônia, não possuía infra-estrutura adequada, de casas comerciais a armazéns, para uma distribuição em grande escala, como devem ser os portos inseridos no mercado internacional (Radtke, 1981, p. 245-258).

Lisboa era o porto mais distante na rota dos navios prussianos que navegavam para além do Báltico. Ao fim do monopólio mercantilista ibérico, a frota mercantil da Prússia não servia para viagens transatlânticas, de modo a não haver comércio direto entre a Prússia e o Brasil, excetuando-se aquele que já vinha sendo feito através das cidades hanseáticas, até meados dos Oitocentos. O governo prussiano, seguindo o princípio mercantilista em que a marinha e comércio eram os baluartes do Estado, investiu em ambos. Os principais produtos de exportação foram tecidos e linhos manufaturados, em desvantagem com a poderosa indústria têxtil inglesa, lembrando que a Inglaterra deteve os grandes mercados norte-americano e o das Índias Orientais, restando somente alguns países da América Latina (Schneider, 1975, p. 270-271).

Com a qualidade dos tecidos da Silésia inferior à dos ingleses, o mercado externo exigiu investimentos dos industriais prussianos que, em parceria com os agentes hanseáticos, conseguiram conquistar lentamente mercados no exterior, via Hamburgo. A parceria do governo prussiano com os agentes hanseáticos, cujas vantagens alfandegárias compensavam o uso de seus portos, indicou uma primeira quebra de barreiras e fronteiras econômicas, rumo ao fortalecimento de um Estado alemão moderno, possibilitado, ao contrário do restante fragmentado da Liga, competir no mercado mundial.

Esta política econômica liderada pela Prússia, precedeu a consolidação do Estado Nacional alemão desencadeado pelo fim das barreiras alfandegárias dentro da Prússia (1818), embrião da União Aduaneira, consolidada a partir de 1834. A Confederação do Norte da Alemanha, em 1867, significou o preâmbulo político do Império alemão (1871). Dentre os Estados alemães, os maiores interessados em reconhecer a independência brasileira e em fechar tratados comerciais era a Prússia, as Cidades Hanseáticas e a Áustria, apesar do interesse antes diplomático do que comercial desta. As primeiras urgiam, após séculos de exclusão das rotas transatlânticas em fechar acordos para regularizar o comércio além-mar. A questão migratória tornou-se mais pertinente ao Reino da Prússia, uma vez que oitenta por cento dos emigrantes alemães para o Brasil provinham de sua região. Se por um lado, significaram a formação de um mercado consumidor, por outro, representaram uma sangria da já escassa população estabelecida a leste do Elba.

Houve, portanto, uma diferença entre as políticas hanseáticas, mercantis, neutras, de interesses imediatos, das modernizantes, estatais e industriais empreendidas pela elite aristocrática prussiana. Esta primou por inserir o seu país na economia mundial, investindo na sua riqueza, as propriedades rurais, na produção exportadora e na importação de matérias-primas (Mayer, 1987). Carente de colônias próprias, como França, Inglaterra e Países Baixos, buscou parcerias com os novos mercados e fornecedores emergentes dos Estados recém-independentes da América Latina.

Embora o comércio teuto-brasileiro ficasse à sombra do atacadista inglês, do varejista francês e dos secos e molhados dos luso-brasileiros, seus negociantes tiveram grande atuação no nosso mercado. Dedicaram-se, no Brasil, à exportação de açúcar e café, drogas do sertão e matérias-primas, além de outros produtos. Da Alemanha, importaram linhos e tecidos, móveis e pianos, ferramentas e brinquedos de Nuremberg, fomentando esta produção manufatureira. Também desempenharam um papel importante nas relações comerciais entre o Brasil e alguns Estados Alemães. De um lado, conquistaram, gradativamente, o mercado brasileiro para os seus produtos industrializados, minimizando a concorrência inglesa e francesa. De outro, a importação, pelos Estados alemães, dos produtos brasileiros, viabilizou, no Brasil, pouco depois da assinatura dos tratados teuto-brasileiros de 1827, um mercado exportador promissor:

Londres, Antuérpia e Le Havre também serviram de entrepostos livres para a Prússia, distribuindo para esta os produtos vindos das Américas. As mercadorias importadas que não vinham das colônias, sofriam tributos altos pelos respectivos governos inglês, belga e francês (Nascimento, 1983, p. 112-114; Schneider, 1975, p. 293). Também usavam os portos dos Países Baixos e da França,

quando os invernos eram rigorosos, com o congelamento dos rios Elba, em Hamburgo, e Weser, em Bremen; ou ainda, no boicote ao seu acesso por Estados estrangeiros (Wätjen, 1925, p. 229).

Assim, a exportação de produtos alemães foi tanto prejudicada pela concorrência dos industrializados ingleses como pelo embargo das potências européias. Na falta de colônias próprias, só restava à Prússia o mercado recém-aberto dos países latino-americanos. Junto com os produtos, também vieram mercadores e os seus consumidores, artesãos colonos alemães, exigindo a regulamentação destas trocas.

Tabela 1 – Exportações do Brasil, de 1835 a 1840.

País de Destino	Valor em *Taler*
via Hamburg	7.500.000
via Bremen	700.000
via Trieste e Fiume	5.000.000
Total para a Liga Alemã	13.200.000
Inglaterra	10.300.000
Estados Unidos da América	9.450.000
Bélgica	3.000.000
França	2.800.000
Holanda	1.630.000
Portugal	1.350.000
Suécia	1.180.000

Fonte: HENSEL, op. cit., p. 71

4 OS TRATADOS COMERCIAIS COM O BRASIL

A despeito de, inicialmente, não haver um comércio direto entre a Prússia e o Brasil, aquele valorizou um acordo consular com a monarquia americana. O Reino báltico tornara-se o Estado mais importante da Liga Alemã, com a maior concentração de produção industrial, a despeito dos boicotes dos governos inglês, francês, russo e austríaco (Bondi, 1958, p. 39). Neste sentido, a abertura de mercados na América Latina mostrou-se promissora para a economia prussiana; a importação de produtos brasileiros também foi fundamental para um país sem colônias fornecedoras de matérias-primas e alimentos (Penkwitt, 1983, p. 23).

O tratado das cidades hanseáticas tem sido mais analisado pela relevância dos principais portos alemães. Na historiografia brasileira, a respeito dos primeiros acordos brasileiros selados com os Estados Alemães, há referências sobre as relações com estas cidades-Estados devido à importância econômica representada para ambas. Quando da menção ao tratado prussiano, destacam-se as vantagens obtidas pelos hanseatas com a tarifa de 15%, a mesma concedida à Inglaterra, diferente dos 24% à Prússia e aos demais países (Holanda, 1993, p. 372-373; Bandeira, 1994, p. 28).

O documento foi assinado após o da Prússia, lembrando que o comércio além-mar desta foi intermediado pelos hanseatas. Assim, os portos de Hamburgo e Bremen foram importantes para produção e consumo prussianos, para o seu desenvolvimento econômico de modo a competir com as demais potências européias. Apesar desta estreita relação comercial, houve conflitos de interesses, culminando com a submissão política das cidades-Estados à Prússia, em 1867. Hamburgo, por exemplo, resistiu ao predomínio da Prússia, recusando-se fazer parte da União Aduaneira e continuando comercializar com a Áustria, servindo como seu maior entreposto. A entrada massiva de produtos ingleses, concorrentes ao mercado alemão, foi intermediada por negociantes hamburgueses, identificados, inclusive, com um estilo inglês de viver (Wiskemann, 1929, p. 147). O governo da Prússia conduziu uma política econômica modernizante, burocrática e militar. Fomentou recursos econômicos provenientes do escoamento de suas manufaturas do abastecimento de matérias-primas para manufatura de bens e alimentos. Desta forma, havia uma elite cujo perfil era do *entrepeneur,* voltado para produção industrial, embora dependente dos burgueses hanseáticos para comercializá-la.

O acordos comerciais entre o Brasil e alguns Estados, a partir de 1825, selaram o seu reconhecimento internacional como nação soberana, após a declaração de independência. Uma análise dos tratados prussiano e hanseático denotam peculiaridades oficiais e oficiosas. Segundo especialistas no assunto, quatro variáveis, de

natureza estrutural, condicionaram a política externa brasileira:

> *...o jogo das forças que compunham o sistema internacional no início do século XIX e os objetivos dos Estados dominantes, a inserção do continente americano nesse sistema, a herança colonial brasileira tanto sócio-econômica quanto jurídico-política e, finalmente, o precoce enquadramento luso-brasileiro no sistema internacional vigente, através da "aliança inglesa"* (Cervo, 1981, p. 15).

O Congresso de Viena, em 1815, marcou a restauração da velha ordem, assim como a manutenção da paz internacional através de tratados e casamentos dinásticos. Já em 1816, a união matrimonial entre as dinastias dos Bragança, D. Pedro I e dos Habsburgo, a princesa Leopoldina, pretendeu resguardar a única monarquia no continente americano contra as idéias republicanas dos países vizinhos. Rússia e Inglaterra, líderes no Congresso da Santa Aliança, representaram, respectivamente, os sistemas arcaico e absoluto, moderno e representativo nestas relações internacionais. A Áustria, conservadora, junto com uma França restaurada e o Estado Prussiano, formaram o grupo das potências européias secundárias, manipuláveis pelos maiores, segundo tendências reacionárias ou modernizantes. O tratado, inicialmente firmado entre o Reino da Prússia e os Impérios da Áustria e da Rússia, concretizou as propostas desta: o legitimismo monárquico, o intervencionismo destinado a esmagar as revoltas populares, a mística do cristianismo e o governo supranacional dos povos. Mais tarde, a Inglaterra impôs a sua contraproposta, oficiosamente aceita pela França. Desta forma, posicionou-se contra a política intervencionista, propícia ao movimento em prol das nacionalidades, induzindo as potências européias a se vigiarem mutuamente e a respeitarem os governos representativos (Cervo, 1981, p. 16-20).

Ora, quando das independências dos países latino-americanos, houve um embate entre os princípios políticos da Santa Aliança e os interesses mercantis de França e Inglaterra sobre os novos mercados emergentes. A política externa brasileira da época foi condicionada pela hegemonia inglesa sobre Portugal e seus reflexos no Brasil, cujo tratado de 1810:

> *Obtido em conjuntura favorável à Inglaterra, devido às guerras napoleônicas, servirão eles posteriormente de modelo para regulamentar as relações com a América Latina, sob o ângulo das pretensões européias* (Cervo, 1981, p. 18).

Deste modo, a política exterior lusa entabulada durante a transferência da corte portuguesa para o Brasil, em 1808; condicionou a elevação desta colônia a Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, em 1815; após a independência, durante o Primeiro Reinado, foi norteada em função de fatores como a:

> *... herança colonial com suas estruturas sociais, do Estado bragantino com seus valores, conexões e desígnios, da emergência de um sistema internacional resultante da revolução industrial, do peso das forças reacionárias aglutinadas na Santa Aliança, dos estreitos vínculos ingleses transferidos pela metrópole, da transformação do continente americano em área de competição internacional* (Cervo, 1981, p. 20)

Mas na prática comercial, anos antes da abertura oficial dos portos, em 1808, as mercadorias e povos não lusitanos, a nação inglesa, respaldada pelo seu poderio naval e pela produção excedente de bens de consumo, impulsionada pela crescente industrialização em seu país, já vinha impondo a abertura de mercados na América Portuguesa:

> *A partir de 1800, os comerciantes do Rio de Janeiro começaram a sentir os efeitos da concorrência britânica. Portugal fez um acordo nesse ano com a Inglaterra, concedendo-lhe o direito de comerciar diretamente com o Brasil. O Contador Geral do Tesouro [...] critica o acordo na introdução à balança comercial do Império português no ano de 1808. Ele assinalava que o valor das exportações portuguesas para o Brasil havia diminuído 18 milhões de cruzados de 1799 a 1808, apesar do valor total das importações da colônia ter permanecido igual, em virtude da concorrência britânica* (Lobo, 1978, p. 76).

A política externa portuguesa foi um prolongamento, após a transferência da corte portuguesa para o Brasil, da antiga aliança luso-anglicana. Desde 1808, um acordo garantia a presença da Estação Naval britânica na corte imperial, estabelecida extra-oficialmente:

> *Os ingleses instalaram-se na baía de Guanabara com intenções de longa permanência. Convenientemente, o Tratado de 1810, entre Portugal e Inglaterra, revogou uma disposição portuguesa segundo a qual, nos portos do Reino, não poderia existir força naval estrangeira superior a seis navios. A partir disso, a presença naval inglesa no Rio de Janeiro passou a ser respeitável e ostensiva, aumentando a partir da independência. [...] Além disso, era preciso*

assegurar o pagamento dos vultosos empréstimos feitos, e a serem feitos, ao nascente Império moreno. Daí a indisfarçável missão da Estação Naval inglesa no porto do Rio, relativamente ao Império Brasileiro: proteger com uma das mãos e ameaçar com a outra (Lemos, 1996, p. 446)

Os negócios ingleses, a liberdade de comércio e a esquadra britânica foram condição *sine qua non* para a efetivação da independência política brasileira. A Inglaterra impôs o seu modelo através da política da canhoneira e do ideário liberal econômico, seguida das potências européias e das cidades hanseáticas As cláusulas do tratado anglo-português, de 1810, como o da reciprocidade, permearam os tratados, após o reconhecimento internacional do Estado brasileiro (Rodrigues, 1975, p. 16,87,101). O comércio hanseático-brasileiro fomentou a produção manufatureira e proto-industrial dos alemães que também foram os maiores consumidores dos produtos coloniais brasileiros, não comprados, nem pela França, nem pela Inglaterra, ambas já abastecidas pelas suas colônias. Já negociantes franceses e ingleses inundavam o mercado luso-brasileiro com seus produtos industriais, a primeira com artigos de luxo, a outra com bens de consumo:

A formação social brasileira estará a partir do século XIX subordinada ao modo de produção capitalista através do mercado mundial. Apenas através, porque as relações de dominação não podem se constituir ao nível das trocas, mas estão enraizadas ao nível da produção, subordinada aos interesses dominantes ingleses (Lobo, 1978, p. 76).

O Brasil independente deixou escapar a oportunidade de exigir, ao menos dos Estados alemães, condições melhores e não só recíprocas. Os tratados da Prússia com o Brasil, de 9 de julho; e entre este e as Cidades Hanseáticas, de 17 de novembro, ambos assinados em 1827, reforçaram os negócios entre o Reino prussiano e as Hansas, além da emigração massiva e a demanda dos imigrantes por produtos alemães no estrangeiro.

Já a Áustria, teve uma relação mais dinástica do que econômica com a monarquia brasileira, efetivada pelo casamento da filha do imperador austríaco com D. Pedro I. O relatório do Barão de Walther, enviado de Metternich ao Brasil, reconhecia que:

A Áustria jamais poderá tornar-se uma potência marítima de importância que lhe permita estabelecer um comércio marítimo extenso. Está colocada fora da rota principal do comércio do norte, e por isso nunca participou, em nenhuma extensão, do comércio internacional. Seus comerciantes não estão acostumados a transações de vulto, nem estão habilitados a estabelecer contatos proveitosos com o mundo transatlântico dos negócios [...]. Os obstáculos acima provam a extrema dificuldade de relações comerciais proveitosas entre a Áustria e o Brasil, especialmente se Trieste tiver de ser o único porto de embarque. O governo deverá agir como elemento mantenedor e dirigente da matéria ... (Ramirez, 1969, p. 216).

A seguir, os tipos de tratados firmados entre o Brasil e alguns do países europeus que se dispuseram a reconhecer esta monarquia ao sul do equador:

Tabela 2 – Reconhecimento da independência e os tratados do Brasil com:

Data	Estado	Tipo de documentação
29.08.1825	Portugal	tratado de paz e aliança
29.08.1829	Portugal	convenção adicional (indenização)
08.01.1826	França	tratado de amizade, navegação e comércio
23.11.1826	Grã-Bretanha	convenção sobre o comércio de escravos
16.06.1827	Áustria	tratado de comércio e navegação
09.07.1827	*Prússia*	*tratado de amizade, navegação e comércio*
17.08.1827	Grã-Bretanha	tratado de amizade, navegação e comércio
17.11.1827	*Cids. Hanseáticas*	*tratado de comércio e navegação*
26.04.1828	Dinamarca	tratado de comércio e navegação
12.12.1828	Estados Unidos	tratado de amizade, navegação e comércio
20.12.1828	Países-Baixos	tratado de amizade, navegação e comércio
07.02.1829	Sardenha	tratado de amizade, navegação e comércio
22.09.1834	Bélgica	tratado de comércio e navegação

Fonte: Cervo, 1981, p. 27.

Tratado de Amizade, Navegação e Comércio entre Sua Majestade o Rei da Prússia e Sua Majestade o Imperador do Brasil

Wolfgang Penkwitt apresentou o processo da negociação para assinatura deste tratado incluindo documentos consulares, diários e correspondências da época, sob *fac-simile*, ou transcritos e impressos em alemão além de obras específicas. Inseriu as relações prussiano-brasileiras no contexto econômico daquela; ressaltou o trabalho intensivo realizado por Guilherme Theremin, cônsul na corte brasileira, frente às respostas lentas, muitas negativas, de Berlim; confirmou a baixa participação de armadores prussianos na rota atlântica e o transporte feito em navios estrangeiros através dos portos de Hamburgo, Bremen e Rotterdã (Penkwitt, 1983, p. 79).

A ausência do comércio direto não minimizou as relações consulares com o Brasil, posto ser a Prússia o Estado alemão que mais ascendia economicamente, com indústrias e manufaturas a leste do Elba, na Silésia e a sudoeste, na Renânia. Prejudicada pelo protecionismo alfandegário da Inglaterra, França, Rússia e Áustria, necessitava de mercados, principalmente dos novos Estados latino-americanos, vitais para a economia prussiana, apesar de carecer de uma infra-estrutura mercantil. A importação de artigos brasileiros, por sua vez, de matérias-primas a gêneros alimentícios, era vital para a Prússia (Penkwitt, 1983, p. 23-24).

Os governantes da Prússia e Áustria, membros da Santa Aliança, seguidores do princípio da Legitimidade, viram certos empecilhos para aceitar os movimentos de independência dos países latino-americanos. Mas os delegados brasileiros fizeram com que fosse um acordo diplomaticamente aceitável e economicamente importante. Apesar da pouca atenção dispensada pelo delegado prussiano, von Flemming, aos interesses imediatos dos negociantes alemães, a sua atuação foi fundamental para confirmar a viabilidade não só da exportação de mercadorias prussianas para o Brasil como, também, da importância das matérias- primas brasileiras para aquele Reino (Penkwitt, 1983, p. 24).

Aliás, considerou o mercado brasileiro como sendo o melhor, apesar da forte concorrência de outras nações, como as holandesas e francesas. Entretanto, os ingleses haviam garantido privilégios comerciais inigualáveis, Tratado de 1810, contra os quais a delegação de von Olfers, nesta primeira tentativa, foi inábil para fechar um acordo com o Brasil. Aliás, von Olfers, fora questionado pelas autoridades brasileiras, diante da ausência de uma linha marítima prussiana além-mar. Entretanto, este tratado interessava, em termos políticos e diplomáticos, ao débil mas ascendente Estado prussiano (Wyneken, 1959, p.34). Posteriormente, seguindo esta tendência, consulados de outros Estados alemães, após a consolidação da União Aduaneira, em 1847, foram instalados nas cidades portuárias brasileiras, antes pela sua representatividade política do que econômica (Nascimento, 1983, p. 122).

Tratado de Comércio e Navegação entre os Senados das Cidades Livres e Hanseáticas de Lübeck, Bremen e Hamburgo e S. M., o Imperador do Brasil

Negociantes alemães e alguns cônsules, estabeleceram-se no Rio de Janeiro, desde 1817. Apesar da abertura dos portos brasileiros, em 1808, a todas as nações amigas, excetuando-se a França, em guerra contra Portugal, os negociantes alemães só puderam abrir as suas casas no Brasil após 1814 (Kossok, 1962, p. 493). O processo de negociação destes tratados já havia sido iniciado, em 1824, com o vice-cônsul de Hamburgo no Rio de Janeiro, o negociante Ten Brink, que elaborou um relatório sobre o comércio hanseático-brasileiro (Minemann, 1977, p. 169).

> *... são grandes e inegaveis as vantagens que as Cidades Hanseaticas, mormente o Porto de Hamburgo offerece ao Brazil, não tendo a Alemanha colonias proprias cujas produções possão gozar ali de preferência; são os generos do Brazil nos dito Portos admettidos, mediante hum direito, igual para todas as Nações, e para todas e quais quer generos, 1¼ por cento, sobre mui modesta avaliação, não encorrendo ame disto os Vazos Brasileiros nos Portos Hanseaticos em maiores despezas, do que todos aquelles destas Cidades; combinação esta de vantagens, que nenhuma outra Nação da Europa offerece, existindo pelo contrario muitas que para favorecerem suas Colonias e Navegação, uzão de hum sistema, ou motivo prohibitorio e assas nocivo ao Brazil* (Minemann, 1977, p. 24).

Ao que D. Pedro respondeu, segundo uma carta de Peyke aos negociantes em Hamburgo: *...que, enquanto não houvesse tratado não poderia ser concedida a igualdade de direitos solicitada. Mais tarde, S.M. participou, porém, por escrito que um tal pedido teria de ser apresentado no Rio de Janeiro* (Minemann, 1977, p. 19).

Inicialmente, os senados de Hamburg e Bremen

procuraram fechar, sem sucesso, o tratado junto aos delegados brasileiros em Londres. Posteriormente, para fazer frente ao Estado brasileiro, uniram-se a de Lübeck, junto com este senado, planejaram os termos do acordo a ser apresentado pela missão que a enviar ao Brasil. As três cidades hanseáticas só se uniram para tratar de questões do comércio exterior, preservando a sua autonomia política de cidades livres. Então, os delegados bremense, Gildemeister e o hamburguense Sieveking, devidamente preparados, chegaram ao Rio de Janeiro em junho de 1827. Cientes de que este não era simples acordo de negócios que poderia levar meses, estabeleceram residência, reuniram-se com as autoridades brasileiras, negociaram, esperaram, enfrentaram pressões contrárias por parte do cônsul inglês e, finalmente, firmaram o tratado em 17 de novembro daquele ano (Prüser, 1962, p. 17).

Albene Miram Menezes analisou os termos destes tratados a partir de uma coletânea de documentos sem inseri-los na conjuntura alemã, além de nomear estas cidades d e prussianas (sic). Apresentou o tratado como sendo o primeiro selado entre o Brasil e a Alemanha, apesar de ter sido antecedido pelo prussiano. Enfatizou o caráter impositivo dos hanseáticos, apesar daqueles carecerem de exército próprio e muito menos de uma marinha de guerra, como a britânica e a francesa, ancorada na Baía de Guanabara:

> *Na verdade, Sr. Presidente, eu não posso ver a sangue frio o que se está praticando no Brasil. Admittir-se em nossos portos um numero indeterminado de navios de guerra estrangeiros, choca e afflige a todo o homem de bem. Nós sabemos que no antigo regimen não havia tratado expresso que prohibisse admittir em nossos portos mais de seis navios de guerra; mas como é possivel, Sr. Presidente, que desde esse desgraçado anno em que se concluirão tratados de 'reciprocidade' entre Inglaterra, Portugal e Brazil, se permitisse a entrada de um tão considerável número de forças navaes? E por que em todos esses tratados não há um só artigo em que se determine o numero de navios de guerra que podem entrar livremente nos portos do Brazil* (Annaes do Parlamento Brasileiro *apud* Lemos, 1998, p. 446).

O Ministro dos Negócios Estrangeiros, Marquês de Queluz, e o Conde de Lages, não souberam impor condições melhores em prol de seu país; entretanto os delegados hanseáticos agiram: "...*com acuidade, levantamento de dados, análise da situação do comércio hanseático no Brasil, conhecimento dos textos dos tratados entre esse país e a Inglaterra e a França, enfim, sabendo o que queria, em que terreno pisar e como deveria agir*" (Menezes, 1997, p. 14).

Enquanto os hanseatas vinham de uma tradição em negociar tratados, os delegados brasileiros só vislumbraram, na possível da assinatura destes tratados, o reconhecimento prático da independência brasileira, traduzido na sua inserção no comércio mundial. Na ânsia de ampliar acordos comerciais que abrissem mercado para além dos limites do comércio inglês e francês, descuidaram-se de defender os interesses da nação. Desde o Ato de Navegação imposto pela Inglaterra, esta fechara seu mercado interno que passou a ser suprido somente com produtos vindos de suas próprias colônias.

Portanto, deveria ter sido uma meta do governo brasileiro diminuir o predomínio econômico inglês, selando tratados comerciais com as demais nações. Nos longos preparativos dos hanseáticos, estes pretenderam fazer valer os seus propósitos promovendo:

> *... os seus interesses econômicos num jogo de poder político, no qual os representantes brasileiros entram amadoristicamente, sem maiores objeções, sem contraproposta, sem conhecimento de causa relativo às condições de nação mais favorecida no contexto hanseático* (Menezes, 1997, p. 9).

O delegado bremense, o Senador Gildemeister num *memorandum* enviado ao prefeito de sua cidade, enfatizou a inserção da Alemanha, através de Lübeck, Bremen e Hamburgo, no promissor mercado brasileiro. Estas cidades hanseáticas serviriam como portos exportados dos manufaturados alemães, além dos tecidos e vidros fabricados na Boêmia, Áustria. Entendeu que o acordo poderia consolidar, indiretamente, as relações comerciais entre duas grandes nações, a alemã e a brasileira; defendendo, para tanto, as cláusulas de reciprocidade e de favorecimento. Também defendeu o comércio exterior com o Brasil para minimizar concorrência inglesa, favorecida por taxas alfandegárias mais baixas do que as das outras nações, e para evitar os riscos implícitos provocáveis por uma relação comercial não amparada por tratados de prazos indeterminados (Gildemeister *apud* Kossok, 1962, p. 493-494).

Devido à presença ostensiva dos britânicos no Brasil e das taxas de importação desfavoráveis a não-ingleses, os hanseatas entenderam não ser compensatório exportar; mas somente importar

produtos coloniais, antes comprados via Portugal (Wyneken, 1958, p. 28). O objetivo da política comercial externa dos senados de Hamburgo e Bremen, durante a Liga Alemã, foi criar uma rede mundial de tratados comerciais. De fato, através deles produtores e consumidores alemães foram inseridos do mercado mundial, recentemente aberto pelo liberalismo econômico. Tanto que negociantes prussianos e austríacos, cientes da premência inglesa no Brasil, garantiram, através de seus Estados, total apoio diplomático às cidades hanseáticas (Kossok, 1962, p. 495).

Os antecedentes históricos das relações comerciais das cidades hanseáticas com os Estados europeus e americanos serviram de modelo para os demais países alemães. Em princípio, visavam preservar a igualdade de direitos tanto para negociantes hanseáticos no exterior, como para negociantes estrangeiros residentes nestas cidades, também conseguida pelas outras nações. Isto se traduziu no direito de permanência e de proteção do negociante no estrangeiro, da não obrigatoriedade do serviço militar e da liberdade religiosa. Como a economia hanseática baseava-se na expansão dos mercados existentes e na conquista de novos, sem contar com poderio naval militar, tinham de alcançar seus objetivos através de negociações cuidadosamente planejadas (Prüser, 1962, p. 22-40).

5 UM BALANÇO DOS TRATADOS – A FUNÇÃO DOS CÔNSULES NO RIO DE JANEIRO

O governo prussiano, apesar da inabilidade mercantil inicial, garantiu as relações diplomáticas, além de definir as relações comerciais futuras. O primeiro artigo zelava pela paz e a amizade entre o rei da Prússia e o Imperador do Brasil, entre seus herdeiros e sucessores e dentre os súditos de todas as regiões, sem exceção de pessoa e lugar. No artigo dois, sobre os direitos, atendeu aos seus súditos no estrangeiro enquanto o respectivo item, dos hanseáticos, defendeu a liberdade de culto para ambas as partes e revelou preocupações econômicas, referente às tributações de produtos importados:

> *Os Subditos e Cidadãos dos respectivos Paizes gozarão no outro, relativamente ás suas pessoas, bens, exercicio do seu culto, e emprego da sua industria, de todos os direitos e privilegios, que são ou forem para o futuro concedidos aos individuos da Nação mais favorecida. Gozando alguns Estrangeiros no Imperio do Brazil do privilegio de serem Assignantes das Alfandegas debaixo das mesmas condições e seguranças, como os Subditos Brazileiros, far-se-ha igualmente extensivo este favor aos Anseaticos, que residirem no dito Imperio* (Art. 11, *Tratado das Cidades Hanseáticas com o Brasil*, de 1827).

Houve duas diferenças fundamentais entre ambos os acordos. A Prússia não se referiu à questão religiosa, apesar de seus súditos serem, em sua maioria, protestantes e imigrarem definitivamente para colônias; enquanto os negociantes, hanseatas ou não, vinha por tempo limitado. A outra foi a natureza jurídica do cônsul ou seu substituto que deveria prestar assistência aos súditos prussianos, em caso de apreensão e busca de documentos e livros por parte das autoridades brasileiras, só possível diante a presença de um representante legal da Prússia. As cláusulas comuns trataram das funções diplomáticas e consulares: caso um dos países entrasse em guerra; da proibição de navegação de cabotagem; das condições de comércio e navegação. De início, só os hanseatas incluíram a seguinte cláusula, posteriormente também conseguida pelos prussianos:

> *Quaesquer mercadorias, sem distinção de origem, transportados dos Portos do Brazil para os Portos de Lübeck, de Bremen e de Hamburgo, ou destes Portos para o Brazil em navios Brazileiros, ou em Navios pertencentes a huma Nação favorecida nos Portos Anseaticos no seu commercio directo, e as mercadorias importadas de qualquer Paiz nos Portos Anseaticos em Navios Brazileiros, somente pagarão nos ditos Portos os Direitos de entrada e sahida, e quaesquer Impostos na proporção concedido ao Commercio directo e Nacional da Nação mais favorecida. Da outra parte, quaesquer mercadorias, sem distinção de origem, transportadas nos portos de Lübeck, de Bremen ou de Hamburgo para o Brazil, ou do Brazil para estes Portos, em Navios Anseaticos, ou em Navios pertencentes a huma Nação favorecida nos portos Brasileiros no seu Commercio directo, pagarão somente no Brazil os Direitos de entrada e sahida e quaesquer Impostos na proporção concedida ao Commercio directo e Nacional da Nação mais favorecida: proporção que por outros Tratados se acha temporariamente estipulada em quinze por cento em lugar de vinte e quatro para todas as mercadorias despachadas para consumo. [...]* (Art. 6, *Tratado das Cidades Hanseáticas com o Brasil*, 1827)

Os hanseáticos visaram importar, nos portos brasileiros, mercadorias procedentes de qualquer lugar, cláusula não conseguida nem mesmo pela Inglaterra, França, Áustria e Prússia; este último só a inseriu em 21 de abril de 1828, três dias antes da ratificação do tratado de 1827 (Penkwitt, 1983, p. 35). Assim, houve intenções diferentes entre os tratados, até porque foram Estados de sistemas de governos distintos: o reino Prussiano, com suas deliberações centralizadas em Berlim e uma economia orientada para a produção industrial e agrícola; as Repúblicas das Cidades Livres e Hanseáticas de Bremen, Lübeck e Hamburg, com uma política econômica voltada comércio doméstico e ultramarino.

As etapas processuais foram comuns: estabelecer as primeiras relações comerciais; fundar agências de negócios assim como instalar representações consulares no estrangeiro; finalmente, entabular as negociações para fechar os tratados de comércio e navegação. Os delegados hanseáticos indicaram uma preocupação com questões confessionais, como a liberdade de culto, também reivindicada pelos ingleses, já no seu tratado de 1810, isenta no tratado prussiano. Não obstante, os delegados prussianos mostraram-se mais preocupados com os súditos no estrangeiro: os seus representantes consulares deveriam zelar pela manutenção da nacionalidade prussiana, pelo não-alistamento dos prussianos no serviço militar brasileiro, além de apaziguar eventuais contendas entre eles. Isto é justificável tendo em vista o grande número de emigrantes procedentes de regiões sob domínio prussiano. Uma maioria, formada por camponeses e artesãos, imigrou para as regiões rurais; uma minoria de negociantes, em geral da Renânia, Mecklenburg e Silésia, estabeleceu-se na corte e nas capitais.

Segundo Theremin, havia, em 1836, cerca de sete a oito mil prussianos no Brasil, sendo dois mil no Rio de Janeiro. Dentre as muitas funções consulares, além dos negócios particulares, ele estava incubido de: a) atender aos súditos prussianos (emissão de pas-saportes e atestados, recebimento de protocolos, administração do apoio social aos pobres); b) descrever os navios prussianos no porto do Rio de Janeiro, com data de chegada, número de tripulantes, lugar de origem, tipo de carga; c) defender as vantagens conseguidas para os negócios prussianos; d) conciliar as desavenças entre os seus súditos; e) administrar e regularizar as heranças dos cidadãos prussianos; f) elaborar, anualmente, relatórios comerciais em fins do mês de dezembro (Penkwitt, 1983, p. 163).

Ora, outros foram os interesses, comerciais, dos hanseatas que aqui se instalaram em áreas urbanas, emigraram em caráter temporário, raramente se casaram, procuraram acumular fortuna na intenção de voltar para a origem ou de se estabelecer em outro país. Em sua grande maioria, vieram de Bremen e Hamburg, apesar da participação de Lübeck na assinatura de um tratado único, de modo a fortalecer, internacionalmente, as três cidades-Estados. Este tratado representou, portanto, a oficialização de relações comerciais que vinham se consolidando há pelo menos dez anos. Em 1821 a fundação da sociedade recreativa Germania, encabeçada por cônsules e negociantes, confirmou a sua presença desde, pelo menos, 1817. Neste ano, haviam chegado os diplomatas Barão von Neven, do Império Austríaco e o Conde von Flemming, do Reino da Prússia, este acompanhado de três naturalistas, além de serviçais (Hinden, 1921, p. 26). Stuhlmann fora nomeado cônsul de Hamburgo no Rio de Janeiro, assim como o seu colega, Peycke, em Salvador, na Bahia, que influenciara no encaminhamento destes tratados (Menezes, 1997, p. 5).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entre os hanseatas, a prática comercial vinha antes dos acordos serem firmados entre os seus senados, até mesmo porque, a diplomacia dava-se de outra maneira. Cônsules não ocupavam cargos públicos, nem recebiam honorários pelos mesmos. Esta função era honorífica, um cargo de confiança entregue a negociantes envolvidos no comércio exterior, bem sucedidos e relacionados com as autoridades locais, além de serem dotados do conhecimento de línguas estrangeiras.

Portanto, os tratados das cidades hanseáticas consolidaram, ordenaram e ampliaram as relações comerciais previamente estabelecidas pelos seus negociantes. Devido à iniciativa destas cidades, o desenvolvimento econômico da Liga Alemã, especialmente da prussiana, foi beneficiada, como um todo, pelos tratados estabelecidos por hanseatas não só na América, como também na África e na Ásia, formando uma rede mundial de comércio e navegação.

Desta feita, o tratado das cidades hanseáticas, firmados com o Brasil, em 1827, serviu de modelo para os tratados de demais Estados alemães, selados até 1871, quando da consolidação do Império Alemão, sob a hegemonia prussiana.

LENZ, S. E. Brazil, Hanseatic Towns and Prussia: Commercial relations and the consular treaties of 1827. *Semina*: Ci. Soc. Hum., Londrina, v. 21, n. 3, p. 3-18, set. 2000.

ABSTRACT: *The roles of the Hanseatic Cities of Hamburg, Bremen and Lübeck as well as the Kingdom of Prussia after the opening of Brazilian overseas markets will be focussed on this paper. The centralistic and burocratic tradition of the later, which invested in commerce and industrial production in order to compete in the new liberal economy guided by the English liberalism, was counterpointed by commercial traditions of the Hanseatic Cities. It is discussed the aspects of the commercial relations between the City-States and Portuguese America, by lusitanic ports during the colonial period, whilest Prussia did not have an adequate merchandise fleet. After the independence of Brazil the negotiations were iniciated by Prussia, soon followed by the Hanseatic Cities and other states and nations interested in establishing trade relations with the only American monarchy. The long discussions of this process resulted in the consular treaties between Brazil and Prussia respective the Hanseatic Cities, signed in 1827. Finally we draw a conclusion of these consular relations, which were fundamental for the commercial and industrial development of the German nation and served to undermine the French and British trade monopol in Brazil.*

KEY WORDS*: Hanseatic Cities; Brazil and German trade; consular treaties.*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, A.A. Marques de. *Capitais e capitalistas no comércio da especiaria. O Eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um estudo de geofinança.* Lisboa: Edições Cosmos, 1993.

BANDEIRA, Moniz. *O milagre alemão.* São Paulo: Ensaio, 1994.

BONDI, G. *Deutschlands Aussenhandel 1815-1870.* Berlin: Akademie Verlag, 1958

CERVO, Amado Luiz. 1981.*O parlamento brasileiro e as relações exteriores. 1826-1889.* Brasília: Ed. Universidade de Brasilia, 1981.

ENGELMANN, Bernt. *Wir Untertanen.* Wien: Berstelsmann, 1973.

ENTHOLT, H.; BEUTIN, L. *Bremen und Nordeuropa.* Weimar: Verlag, 1937.

HANTSCH, Hugo. *Die Geschichte Österreichs (1648-1918).* Wien: Styria, 1968.

HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org). O progresso de emancipação. In: _____. *O Brasil monárquico.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993. vol. 1, tomo II.

HINDEN, H. D*eutsche und Deutscher Handel in Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: [S.n], 1921.

KELLENBENZ, H . Phasen des Hanseatische-NordeuropäischenSüdamerikahandels. In: _____. *Hansische Geschäftsblätter.* Köln: Graz, 1960.

_____. *Unternehmerkräfter im Hamburger Portugal- und Spanienenhandel (1590-1625).* Hamburg: Hamburgischen Bücherei, 1954.

KOSSOK, Manfred. Der Brasilienvertrag von 1827. In: *Wissenschaftliche Zeitschrift der Karl-Marx-Universität Leipzig*, 11. Jahrgang, Heft 3, 1962, p. 401-501.

_____. *Im Schatten der Heiligen Allianz. Deutschland und Lateinamerika 1815-1830. Zur Politik der deutschen Staaten gegenüber der Unabhängigskeitsbewegung Mittel- und Südamerikas.* Berlin: [S.n.], 1964.

LEHE, Erich von. *Hamburg Commercial Treaties from seven Centuries.* Hamburg: Carl Holler Verlag, 1953.

LEMOS, Julvêncio S. *Os mercenários do Imperador.* Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1998.

LOBO, Eulália M. Lahmeyer. *A História do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

MAYER, Arno. *A força da tradição.* São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

MINEMANN, Herbert. (Org.) T*ratado de Comércio e Navegação entre os senados das cidades livres e hanseáticas de Lübeck, Bremen e Hamburgo e sua Majestade o Imperador do Brasil, assinado no Rio de Janeiro aos 17 de novembro de 1827.* Hamburg: Instituto de Estudos Iberoamericanos, 1977.

MENEZES, Albene Miriam. *Tratado de Comércio e Navegação de 1827.* In: SEMINÁRIO DE ESTUDOS TEUTO-BRASILEIROS, 2. 1997, Brasília. *Anais...* Brasília, [S.n.]1997.

NASCIMENTO, Luiz do. *Die zweite Kaiserzeit Brasiliens im Spiegelbild der deutsch-brasilianischen Handelsbeziehung (1840-1888).* Erlangen-Nürnberg: Diss., 1983.

NORTON, Luiz.1938. *A corte de Portugal no Brasil.* 2. ed. São Paulo: Ed. Nacional; Brasília: INL, 1979.

PENKWITT, Wolfgang. *Preussen und Brasilien. Zum Aufbau des preussischen Konsularwesens im unabhängigen Kaiserreich (1822-1850).* Wiesbaden: Steiner, 1983.

PRÜSER, Friedrich. *Die Handelsverträge der Hansetädte Lübeck, Bremen und Hamburg mit überseeischen Staaten im 19. Jahrhundert.* Bremen: C. Schünemann, 1962.

RADTKE, Wolfgang. *Die Preussische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung.* Berlin: Colloquium Verlag, 1981.

RAFF, Diether. *Deutsche Geschichte: vom alten Reich zum vereinten Deutschland.* 6.Aufl. München: Wilhelm Verlag, 1997

RAMIREZ, Gabriel Stanley. 1952: *As relações entre Áustria e o Brasil.* São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.

RODRIGUES, José Honório. *Independência:* revolução e contra-revolução. A Política internacional. Rio de Janeiro: F. Alves, 1975.

ROGOSCH, Detlef. *Hamburg im Deutschen Bund (1859-1866).* Hamburg: Krämer, 1990.

SAMHABER, Ernst. *Kaufleute wandeln die Welt.* Frankfurt am Main: Societäts, 1993.

SCHNEIDER, Jürgen. *Handel und Unternehmer im Französischen Brasiliengeschäft (1815-1848)*. Köln-Wien: Böhlau Verlag, 1975.

SCHRAMM, Percy E. *Hamburg. Deutschland und die Welt. Leistung und Grenzen hanseatischen Bürgertums in der Zeit zwischen Napoleon I. und Bismarck.* München: G. D.W. Callwey, 1943.

SCHWEBEL, Karl. *Bremer Kaufleute in den Freihäfen der Karibik*. Bremen: Staatsarchiv Bremen, 1995.

WÄTJEN, Hermann. Die Hansestädte im Brasilien 1820 bis 1870. *Weltwirtschaftliches Archiv*, 22. Bd., Heft 2, p. 221-249, Okt., 1925.

WEIZSÄCKER, Richard von. *Vier Zeiten – Erinnerungen*. Berlin: Siedler, 1997.

WESSELING, Henk. História Além-Mar. In: BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história:* novas pesrspectivas.. São Paulo: Ed. UNESP, 1992.

WISKEMANN, Erwin. *Hamburg und die Welthandelspolitik von den Anfängen bis zur Gegenwart*. Hamburg: Friederichsen, 1929.

WYNEKEN, Klaus. *Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Brasilien*. Köln: Diss., 1958.