

INSTITUTO MACHADENSE DE ENSINO SUPERIOR

ROBSON DONIZETE DA SILVA

**CÓDIGO COMERCIAL BRASILEIRO: RESQUÍCIOS IMPERIAIS E
INFLUÊNCIA MARÍTIMA SUECA**

**MACHADO – MG
2018**

ROBSON DONIZETE DA SILVA

**CÓDIGO COMERCIAL BRASILEIRO: RESQUÍCIOS IMPERIAIS E
INFLUÊNCIA MARÍTIMA SUECA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito do INSTITUTO MACHADENSE DE ENSINO SUPERIOR como parte dos requisitos para obtenção do Título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Esp. FLORIANO BATISTA NETO

**MACHADO – MG
2018**

ROBSON DONIZETE DA SILVA

**CÓDIGO COMERCIAL BRASILEIRO: RESQUÍCIOS IMPERIAIS
E INFLUÊNCIA MARÍTIMA SUECA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
à Faculdade de Direito do INSTITUTO
MACHADENSE DE ENSINO SUPERIOR como
parte dos requisitos para obtenção do Título de
Bacharel em Direito.

Machado-MG, ____ de _____ de 2018_.

Prof. Esp. FLORIANO BATISTA NETO
(Orientador)

Prof. _____
(Avaliador)

Prof. _____
(Avaliador)

S583c

SILVA, Robson Donizete

Código comercial brasileiro: resquícios imperiais. Robson Donizete da Silva. Machado: Instituto Machadense de Ensino Superior, 2018.

23 p.

TCC – Graduação – Direito

Orientador: Prof. Esp. Floriano Batista Neto

I. Código comercial. I. Instituto Machadense de Ensino Superior. II. Título

CDU:347.7(81) (094.4)

Ficha Catalográfica elaborada pela Bibliotecária
Carmen Lúcia D'Ándrea – CRB-6-1080

Dedico este trabalho aos meus familiares, em especial à minha mãe, meu pai e irmão que estiveram sempre comigo durante a elaboração do trabalho. Aos meus amigos Wiliam e Bruna, pelas contribuições científicas trazidas. E aos professores do curso de Direito da Fumesc que contribuíram direta e indiretamente na elaboração do artigo científico. Em especial à professora Eliana Mara Manso, pelas correções e pertinentes sugestões ao longo da produção acadêmica e ao professor Floriano Batista Neto, pelas orientações e fundamentais observações dentro da elaboração do artigo.

O Direito Marítimo e o Direito da Navegação são primitivos, contemporâneos e ligados à própria história da humanidade, produto das várias civilizações que se lançaram ao mar, vez que foi esse o meio usado pelos povos antigos na busca das suas grandes conquistas. Tais viagens eram aventuras marítimas, baseadas na prática, nos usos e costumes e, sobretudo, na intuição dos grandes povos navegadores, dentre os quais, os fenícios, egípcios, gregos e vikings

(JOSÉ HAROLDO DOS ANJOS E
CARLOS RUBENS CAMINHA
GOMES)

CÓDIGO COMERCIAL BRASILEIRO: RESQUÍCIOS IMPERIAIS E INFLUÊNCIA MARÍTIMA SUECA

Robson Donizete da Silva*
Floriano Batista Neto**

INTRODUÇÃO. 1 CHEGADA DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA: processos diplomáticos entre Brasil e Suécia durante o Império. 2 LOURENÇO WESTIN: relações consulares e o estabelecimento do Código Comercial Brasileiro. 3 CONFLITOS ATUAIS EM RAZÃO DA MANUTENÇÃO DA PARTE MARÍTIMA DO CÓDIGO COMERCIAL. **CONCLUSÃO. REFERÊNCIAS.**

RESUMO: O Código Comercial Brasileiro está regulado no sistema jurídico nacional pela Lei n.556, de 25 de junho de 1.850. A parte primeira “Do comércio em geral” foi revogada pelo Código Civil de 2002. A parte terceira “Das quebras” foi revogada pelo Decreto-lei n. 7.661, de 21 junho 1.945. Porém, a parte segunda “Do comércio marítimo” segue em vigor no atual Código Comercial entre os artigos 457 a 796. Constitui como objetivo discutir a elaboração do Código Comercial dentro do Direito Marítimo e a manutenção da parte marítima do código, até os dias atuais, ligado ao empresariado do país que resiste à promulgação de um novo código, para manter sua estrutura econômica. No trabalho foram utilizadas obras memorialistas e o código comercial. O estudo proposto baseou-se em pesquisas bibliográficas. O método de procedimento é o histórico, de forma a comparar o conjunto dos elementos que existem hoje com sua historicidade.

Palavras-chaves: Código Comercial. Direito Marítimo. Historicidade.

INTRODUÇÃO

O Código Comercial Brasileiro está regulado no sistema jurídico nacional pela Lei n.556, de 25 de junho de 1.850. A parte primeira “Do comércio em geral” foi revogada do art.1º ao 456, pelo Código Civil de 2002, Lei n.10.406, de 10 jan. 2.002. E passou a dispor sobre a matéria nela tratada, nos arts. 887 a 926 (títulos

* robinhohermano@yahoo.com.br . Acadêmico do 10º período da Faculdade de Direito do Instituto Machadense de Ensino Superior (IMES) mantido pela da Fundação Machadense de Ensino Superior e Comunicação (FUMESC)– Machado – MG.

** Professor da Faculdade de Direito do IMES/ FUMESC – Machado – MG

de crédito) e 966 a 1.195 (direito societário). A parte terceira “Das quebras” foi revogada do art.797 ao 913, pelo Decreto-lei n. 7.661, de 21 jun. 1.945. A matéria relativa às quebras é, hoje, regulada pela Lei de Falências (Lei n. 11.101, de 9 fev. 2005).

Porém, a parte segunda “Do comércio marítimo” segue em vigor no atual Código Comercial entre os artigos 457 a 796. Tendo se mantido a redação original em quase sua totalidade. O presente projeto foi apresentado pelo negociante Lourenço Westin, primeiro cônsul da Suécia e Noruega no Brasil, que residiu no Rio de Janeiro durante o império e foi membro integrante da comissão nomeada em 1832, por José Lino Coutinho, Ministro da Regência do Império, para redigir um projeto de Código comercial para o Brasil, que foi apresentado a José da Costa Carvalho, deputado à época (1.838).

Para análise da criação do Código Comercial Brasileiro é necessário problematizar o contexto histórico em que ele foi criado. Era um período marcado por influências europeias, a elaboração da Constituição, conseqüentemente a Assembleia Constituinte, momento de divergências ideológicas entre liberais e conservadores. Nosso principal enfoque se dá para a parte marítima do código comercial. Quando uma comissão foi nomeada para a feitura do projeto. E dentro deste grupo se encontrava um sueco, Lourenço Westin,

homem que teve boa relação com D.Pedro I, que residiu no Brasil entre 1.809 a 1.841, exercendo a função de cônsul. Dentro do âmbito político manteve ligação com o deputado e líder ultra liberal Joaquim Gonçalves Lêdo, amizade desde Portugal com o senador Padre Diogo Feijó, com Felipe Néri de Carvalho e José Bonifácio de Andrada e Silva.¹

O cônsul também possuía atividades econômicas na cidade do Rio de Janeiro com sua companhia de navegação. Existem fontes históricas que relatam conflitos em muitas destas negociações, inclusive com seu país de origem, a Suécia. Essa figura histórica, que se via envolvida em negócios escusos, é nomeada para chefiar a comissão que elaborou o Código Comercial e o que mais

¹ OLIVAR, Júlio. **O Mistério do Cônsul**: a história de Lourenço Westin. Vilhena: Academia Vilhenense de Letras- Papiro, 2005, p. 15

surpreende: foi nomeado para redigir a parte do comércio marítimo e seus artigos se mantêm até os dias atuais no Código.

A intenção de manter, hoje, aspectos do comércio marítimo do início do século XIX está inserida em interesses políticos e econômicos. Da mesma forma que Westin se beneficiou de seus negócios marítimos no Império, a manutenção do código está beneficiando interesses de comerciantes marítimos nos dias atuais. A justificativa da manutenção do texto até os dias atuais, por sua qualidade, é vazia. Entre os objetivos do trabalho está demonstrar que a elaboração do Código Comercial representava os interesses da classe mercantil e sua aprovação, em 1850, revela os interesses das instituições estatais e da burguesia em formação e a possibilidade de participação em alguns processos ligados a decisões do governo brasileiro. O ato não só regulamentou as atividades comerciais e a profissão de comerciante, como estabeleceu garantias para a realização das operações comerciais e instituiu um aparato burocrático exclusivo para as causas mercantis, os tribunais e juízos comerciais. Ficavam estabelecidas as garantias legais a serem oferecidas para as operações comerciais, tendo sido regulados instrumentos como hipotecas, penhor mercantil, contratos, juros, fianças e cartas de crédito, definidos os diferentes tipos de companhias e sociedades comerciais, as letras, notas promissórias e créditos mercantis, o comércio marítimo e as falências.

O interesse em pesquisar a elaboração do Código Comercial Brasileiro, vem ao encontro dos estudos que estão sendo realizados dentro das disciplinas de pesquisa no curso de bacharelado em Direito (IMES). Ao realizar a pesquisa documental inicial para o reconhecimento do projeto, encontramos informações de grande relevância que fortaleceram a importância da pesquisa. O trabalho teve como ponto de partida, dentro dos princípios metodológicos, analisar a realidade brasileira a partir da chegada da família real portuguesa no início do século XIX, em que problemáticas foram apresentadas e nos orientaram na trajetória deste estudo, aflorando novos olhares para este pesquisador. Utilizamos como fontes obras de memorialistas, revistas, uma cópia da redação elaborada do código comercial de 1.838, o atual código comercial, que fizeram com que novos olhares e tensões se criassem. O estudo proposto baseou-se em pesquisas bibliográficas e levantamento documental. O método de procedimento é o histórico, de forma a

comparar o conjunto dos elementos que existe hoje com suas origens históricas, além de comparar formações anteriores que eram precursoras do que há na atualidade.

1 CHEGADA DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA: processos diplomáticos entre Brasil e Suécia durante o Império

A pesquisa intitulada: Código Comercial Brasileiro: Resquícios Imperiais e influência marítima sueca tem como intuito discutir os conflitos que envolveram a criação do Código Comercial Brasileiro, regulado no sistema jurídico nacional pela Lei n. 556, de 25 de junho de 1.850 e a manutenção da parte referente ao comércio marítimo, até os dias atuais. Neste trilhar, surgiu a preocupação em estabelecer uma referência temporal como suporte para darmos continuidade ao processo de investigação e, portanto, optamos por trabalhar no período que vai de 1.808 a 1.850, que marca a vinda da família real portuguesa para o Brasil até a regulamentação do Código Comercial Brasileiro no segundo reinado. Além de analisarmos a parte segunda “Do comércio marítimo” que segue em vigor no atual Código Comercial entre os artigos 457 a 796, tendo se mantido a redação original, em quase sua totalidade.

A preocupação de fazer um recorte espacial e temporal vem ao encontro deste percurso, no sentido de buscarmos compreender as relações sociais e práticas culturais no século XIX, onde se enfoca o Código Comercial Brasileiro sem deixar de realizar uma interlocução com a situação política que o Brasil enfrentava, decorrente da vinda da família real portuguesa ao país, o processo de independência, a coroação de Dom Pedro I como Imperador do Brasil, a promulgação da Assembleia Constituinte, o período regencial e o segundo reinado.

no Brasil, possivelmente por causa da institucionalização e do adensamento relativamente tardio da pesquisa acadêmica na área de História das Relações Internacionais, não se percebe ainda o surgimento de um debate claramente estabelecido entre teses interpretativas, ainda que a diversidade de interpretações obviamente exista. O que chama mais a atenção, no entanto, é a modesta interlocução entre os historiadores das relações internacionais de seus pares que se dedicam mais diretamente à História do Brasil. Sobre esse caminho de mão dupla, interessamos apontar apenas alguns aspectos de uma de suas vias: os

prováveis benefícios para a História das Relações Internacionais de um contato mais freqüente e próximo com a História do Brasil, cujos desenvolvimentos certamente iluminariam as interpretações da História das Relações Internacionais do Brasil.²

Desta maneira, fazer uma leitura da história da elaboração do código não significa isolá-lo no seu mundo jurídico, mas buscar compreender como se dão as relações sociais, os episódios políticos e as relações internacionais brasileiras. A fonte escrita é a principal fonte utilizada, pois o uso da história oficial nos permite entender os interesses da classe dominante. Ao discutirmos a narrativa histórica, Certeau³, nos mostra diferentes olhares dentro da escrita, em que discute:

o problema aparece, por exemplo, sob a forma de uma relação nova entre o escrito e o oral. A cultura popular determinada por seu oposto, é oral, mas a oralidade se torna outra coisa a partir do momento em que o escrito não é mais o “símbolo” mas a “cifra” e instrumento de um “fazer história”, nas mãos de uma categoria social. Sabe-se da confiança que o século XVIII e a Revolução depositam no livro: a escrita re fará a sociedade, da mesma forma que é o indício de poder que a burguesia esclarecida se confere. Mas no próprio interior da cultura esclarecida, a oralidade muda de estatuto na medida em que a escrita se torna, a articulação e a comunicação dos trabalhos pelos quais uma sociedade constrói o seu processo.

O Brasil vivenciou, por séculos, a condição de colônia de exploração de Portugal. A partir de 1.808 esta exploração conheceu novas perspectivas com a chegada da família real portuguesa à cidade do Rio de Janeiro. Porém, esta chegada também trouxe outras representações, como a abertura dos portos às nações amigas, por D. João VI, em 28 de janeiro de 1.808. Foi o primeiro decreto emitido pelo príncipe regente de Portugal, após sua chegada ao Brasil.

Este decreto (carta régia) abriu os portos brasileiros possibilitando o livre comércio entre o Brasil e às nações amigas de Portugal. Vale dizer que, a principal nação amiga de Portugal que se beneficiou muito desse ato foi a Grã-Bretanha. De acordo com este decreto, os produtos britânicos podiam entrar no Brasil com taxas alfandegárias (impostos de importação) de 15%. A incidência dos impostos sobre os produtos de outros países era de 24%.

² SANTOS, Norma Breda dos. **História das Relações Internacionais no Brasil**: esboço de uma avaliação sobre a área. **Scielo**, São Paulo, v. 24. n.1, p. 27, 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/%0D/his/v24n1/a02v24n1.pdf>> . Acesso em: 30 abr. 2018.

³ CERTEAU, Michel de. **A Escrita da História**. Rio de Janeiro: Forense. 1.982, p. 186.

O decreto pôs fim ao Pacto Colonial, que até então só permitia o comércio entre a colônia (Brasil) e sua Metrópole (Portugal). Portanto, possibilitou o fim do monopólio colonial. Era o início de uma abertura econômica brasileira e do estabelecimento de suas relações internacionais.

Na história das relações internacionais, em que estes são privilegiados, são particularmente bem vindos os temas e metodologias voltadas para analisar as representações, as percepções, as ideias, os movimentos da sociedade e das comunidades nacionais, a busca da identificação de forças mentais e suas manifestações, as forças com que os homens e as sociedades se interpretam e se identificam⁴.

O Brasil começa um processo de negociações e sociabilidades com a abertura dos portos às nações amigas, e dentre os países, enfocamos a Suécia, país com herança no comércio marítimo. Podemos discutir essa relação, a partir da Embaixada Sueca no país:

as relações entre Brasil e Suécia têm sido excelentes durante muitos anos. Geralmente porque as companhias suecas fazem investimentos no Brasil, mas também através de eventos espetaculares, a exemplo do futebol. Em 1.958, a Copa do Mundo foi realizada em Gothenburg, cuja final foi entre Brasil e Suécia. A Suécia não ganhou... mas ainda hoje o povo sueco lembra de Pelé, Didi e Garrincha. Agora há novos rumos. Além dos laços comerciais e futebolísticos, os dois países têm procurado fortalecer os elos na política. Temos muito em comum e muito mais a relacionar; trocas de experiências e conhecimentos, tecnologias, cultura. Tudo isto é desafiador e excitante e um caminho para cumprir velhas tradições e também para continuar o que outras pessoas começaram. Lourenço Westin, o primeiro Cônsul da Suécia e Noruega no Brasil, é uma delas.⁵

Com o depoimento de Margareta Winberg, ex-embaixadora sueca no Brasil, trilhamos novos olhares para a pesquisa histórica, com as relações entre Brasil e Suécia. Propomos analisar, as relações do sujeito histórico Lourenço Westin, nos âmbitos culturais e políticos problematizando as diferentes trocas de experiências entre suecos e brasileiros. Westin fez parte da comissão que elaborou o código comercial brasileiro, além de ter sido o primeiro cônsul da Suécia e Noruega no Brasil. Ao analisarmos a Suécia, dentro do contexto imperial

⁴ SANTOS, 2005, p. 17

⁵ WINBERG, Margareta. Brasília; Brasil, fev. 2005. Depoimento concedido a Júlio Olivar

com suas negociações e relações com a corte portuguesa, com o Brasil, buscamos, num primeiro momento, trazer algumas características físicas e humanas do país dentro de estudos estatísticos e geográficos:⁶

a Suécia é o maior e mais populoso país da Península Escandinava. Com dois mil anos de civilização, tem aproximadamente 9 milhões de habitantes, fica ao norte da Europa, divisa com a Noruega e Finlândia. Estocolmo, cidade natal de Lourenço Westin é a capital desde 1.634 e maior cidade do país. Tem hoje 760 mil habitantes – a área metropolitana conta 1 milhão e 824 mil habitantes.

Para trilharmos o início das relações internacionais entre Brasil e Suécia é de vital importância discutirmos a viagem das frotas portuguesas ao Brasil, trazendo a Corte Imperial. Vieram nos quatorze navios pessoas do mundo todo, entre estes suecos, com ênfase para Kantzow. Nossa fundamentação se desenvolve dialogando com os memorialistas:

dentre os tantos que vieram com a esquadra estava o sueco Johann Albert Von Kantzow, um homem de negócios de Lisboa, onde representou a Suécia nos meios diplomáticos e consulares. Johan foi, portanto, o primeiro representante oficial sueco no Brasil.⁷

Nas palavras de Olivar, percebemos diferentes representações das primeiras inserções diplomáticas da Suécia em solo brasileiro. A discussão ganha embasamento ao propormos uma reflexão da chegada da Corte Imperial no Brasil em seus interesses e propostas. Portugal estava sofrendo perseguições das tropas de Napoleão e a vinda para sua principal colônia trouxe condições para D. João melhor negociar nesse cenário de conflitos, além de intensificar seu domínio sob o Brasil.

Neste contexto, a Inglaterra é quem mais se beneficia, deixando o Marechal inglês Lord Beresford com o controle político de Portugal até a Revolução Constitucionalista da cidade do Porto e o fim do absolutismo em Portugal. A Inglaterra exige a abertura dos portos às nações amigas, prática que beneficiava inteiramente os ingleses. No intuito de explorar o comércio marítimo, os ingleses buscam intensificar as relações diplomáticas com os suecos,

⁶ OLIVAR, 2005, p. 15-16.

⁷ Ibidem, p. 23

detentores de grande herança cultural nas navegações. É nesse sentido que Westin será analisado, em um primeiro momento, na condição de cônsul e em seguida na elaboração do Código Comercial Brasileiro, em que redigiu a parte marítima que vigora até os dias atuais.

Lorentz Westin nasceu na cidade de Wästeras, província de Westmaland, Suécia, no dia 22 de fevereiro de 1.787. Em seu Testamento, Westin diz que nasceu em Estocolmo, sendo filho de Johan Johansson Westin e de Elisabeth Norling. Seu pai era um conhecido mestre curtidor, prefeito e deputado na Câmara dos Comuns da Suécia, sendo que muitos membros da família Westin foram pessoas de importância na política e nas artes.⁸

Antes de vir para o Brasil, Lourenço, durante alguns anos, dedicou-se às atividades comerciais em Lisboa. Essa análise ganha fundamentação com o memorialista Júnior:⁹

em 1.803, com 16 anos, foi mandado para a firma inglesa Mayne e Brown, que tinha relações comerciais com seu pai. Provavelmente os negócios não corriam bem. Em 1.808, o velho Westin pediu ao Conselho Nacional de Comércio para que ajudasse o filho, que tinha ido de Lisboa para a Inglaterra e lá perdido tudo o que conseguira economizar, pudesse ir para o Rio de Janeiro como agente da Suécia e desta forma pagasse as substanciais despesas que se exigem para proteger o prestígio e a dignidade da Nação.

Ao dialogarmos com os memorialistas percebemos, após análise historiográfica, a influência do pai de Lourenço em sua atividade profissional. Além da existente ligação entre Inglaterra e Suécia no comércio e política, Westin contara com o apoio do pai, que já mostrara sua imponência e prestígio nos negócios políticos.

2 LOURENÇO WESTIN: relações consulares e o estabelecimento do Código Comercial Brasileiro

Propomos analisar o aumento das relações diplomáticas brasileiras a partir de Lourenço Westin. Antes de vir para o Brasil, Lourenço, durante alguns

⁸ PAULIN, Axel. **Os embaixadores suecos na América do Sul**. Uppsala : [s.n.], 1951

⁹ SPLETTSTOSER JUNIOR, Jaime. **Alemães, suecos, dinamarqueses e austríacos em São João da Boa Vista**. São Paulo: Company, 2003, p. 59.

anos, dedicou-se às atividades comerciais em Lisboa. O que ficou de marcante nesta viagem a Portugal, foi o fato de Westin se encontrar e tornar-se amigo de figuras históricas brasileiras que desempenharam grande participação na independência do país.

Lourenço Westin, 20 anos de idade, Cônsul do Reino da Suécia em Lisboa. O jovem sueco conhece os brasileiros Diogo Antônio Feijó, José Bonifácio de Andrade e Silva e Felipe Néri de Carvalho. Descrito pelos novos amigos como inteligente e cavalheiro, Lourenço ostenta um vasto currículo com muitas viagens. Não tarda a ver com os olhos cheios de ambição, a possibilidade de vir para o Brasil.¹⁰

Esse encontro é discutido por esse pesquisador no âmbito político e social, pois essas figuras brasileiras exerciam seu prestígio seja na política, na economia, e o Brasil era um país que, após a chegada da família real se tornara um território próspero ao enriquecimento no comércio. Vislumbra-se prosperidade e o jovem Lourenço, já com bagagem internacional de viagens e herdando a tradição do comércio marítimo de seu país não demoraria a desembarcar no Brasil.

O ano de 1.809 marcaria a chegada de Westin em terras brasileiras. Diferentes possibilidades e questionamentos são colocados sobre os reais motivos de sua vinda:

Lorentz Westin, já citado, que nessa brochura esforçava-se para convencer as casas de comércio suecas das vantagens econômicas da importação de produtos coloniais do Brasil. Westin pensava que a Suécia poderia tornar-se um mercado importante para os produtos coloniais do Brasil, produtos que poderiam ser reexportados em seguida para outros países. No fim de 1811 Lorentz Westin pôde comunicar a seu govêrno que no Brasil havia solicitação de produtos suecos, principalmente de ferro, mas que êsses pedidos seriam ainda maiores se os norte-americanos não introduzissem grandes quantidades de ferro sueco no pôrto do Rio de Janeiro. Foi durante a década de 1820 que a importação de açúcar e de café do Brasil tomou considerável importância. &miem-te no pôrto do Rio de Janeiro carregou-se açúcar e café com destino à Suécia em quantidade, representando respectivamente 15 e 40% da importação total da Suécia. Em certos anos da década de 1830, a importação do açúcar do Brasil represen-tava-mais da metade da importação global de açúcar. O mes-mo acontecia com o café. Durante a

¹⁰ OLIVAR, 2005, p. 21

década de 1820 o comércio da Suécia com o Brasil tomou proporções tais que se pode falar duma nova orientação do comércio exterior sueco. Po-de-se mesmo dizer que em 1830 os produtos brasileiros constituíam aproximadamente 10% da totalidade das importações suecas.¹¹

O fato é que sua presença traria novas problemáticas ao Império brasileiro. Viria para assumir o posto de agente do comércio do Reino no Brasil. Ainda não existiam consulados no Brasil, embora já houvesse o representante oficial da Suécia, Johan Albert Von Kantzow. Após sua chegada ao Brasil, Westin passou a manter atividades comerciais a partir de uma empresa marítima que fundou:

paralelamente às atividades diplomáticas, tão logo chegou ao Brasil, Lourenço criou a empresa Westin e Companhia, em sociedade com um velho major da Marinha Sueca, Anders Bjurberg, seu cunhado, casado com Forisa Ulrika, meia-irmã mais velha de Lourenço, por parte paterna.¹²

O estabelecimento da empresa Westin e Companhia precisa ser analisado além de um negócio privado específico. Westin se tornaria cônsul em solo brasileiro, o país vivenciaria processos que levariam à independência e, conseqüente, ao estabelecimento de leis próprias. O conhecimento marítimo deste sueco, em breve, estaria inserido na criação de um dos principais códigos brasileiros: o código comercial. A partir de 1.816, Westin foi efetivado Cônsul Geral da Suécia e Noruega, o primeiro no Brasil. Na economia, Lourenço se mantinha firme com sua empresa. Westin era hábil comerciante e, dentro das negociações marítimas, era privilegiado por estar no porto do Rio de Janeiro. Praticamente, todos os navios que partiam da Europa e dos Estados Unidos paravam no Rio de Janeiro antes de seguir para a Ásia, a África e as terras recém descobertas do pacífico Sul. Protegidas do vento e das tempestades pelas montanhas, as águas calmas da Bahia da Guanabara serviam como abrigo ideal para reparo das embarcações e reabastecimento de água potável, charque, açúcar, cachaça, tabaco e lenha. Westin seguiu mantendo suas relações políticas.

Após a leitura de fontes memorialistas, podemos abrir diferentes análises a partir da criação da empresa marítima Westin e Companhia. O transporte e

¹¹ SWÅRD, Svend Ola. As relações sueco brasileiras no início do século XIX. *Revista de História* ed. 29, n.59, 1.964, p.137

¹² OLIVAR, 2005, p. 24.

comércio marítimo é uma prática cultural sueca de séculos. Estes, devido a sua localização territorial e espacial, viram no mar seu meio de vida e trabalho. O jovem Lourenço criava sua própria empresa, porém é importante salientar a força que seu pai exercia nos trâmites políticos. Westin sempre contou com seu apoio e as intervenções de seu pai o ajudaram a construir uma carreira política¹³:

O velho Westin manteve, enquanto viveu sua mão protetora sobre o filho. Quando um posto na área comercial do Consulado da Suécia e Noruega no Rio de Janeiro precisou ser ocupado, apresentaram-se vários candidatos, com mais idade e méritos que o jovem Lourenço, que tinha então vinte anos. Apesar da rejeição da Sociedade de Comércio Atacadista de Estocolmo, ele foi nomeado, graças à recomendação do governador Hans Järta. O cargo de Cônsul era ocupado por Kantzow.

Um aspecto de conflito pode ser percebido dentro da discussão com a documentação e traria futuras consequências a Westin. Desde sua indicação ao consulado, este enfrentara o descontentamento da Sociedade Atacadista de Estocolmo, instituição com grande participação nas decisões políticas do país.

Num curto espaço de tempo, Lourenço abriu sua própria firma com o auxílio financeiro do pai, dentro da linha política de seu país, pois um funcionário do Estado Sueco, sob certas reservas, podia manter alguma atividade particular.

A estadia em Lisboa fez com que Westin aprendesse a língua vigente e ao conhecer os brasileiros Feijó, Bonifácio e Felipe começasse a receber as influências culturais do Brasil. Alguns anos se passaram e Lourenço aguardou sua oportunidade no consulado, que veio em 1.811 como relata a citação:

o Cônsul Kantzow que em 1.811 deixou o Rio de Janeiro por causa de uma contração nas relações sueco-brasileiras, deixou Westin cuidando dos interesses suecos até 1.813. Como a situação tornou-se crítica, a Suécia achou conveniente ficar sem representante no Brasil até segunda ordem e nomeou Westin para agente comercial em Lisboa, ele conseguiu, contudo livrar-se da transferência arranjada e permaneceu no Rio de Janeiro, tratando de negócios pessoais.¹⁴

Com esse olhar sobre a pesquisa, trazendo as problemáticas do Cônsul

¹³ SPLETTSTOSER JUNIOR, 2003, p. 59.

¹⁴ OLIVAR, 2005, p. 60.

Lourenço Westin, as diferentes ressignificações e conflitos decorrentes da vinda da família real ao Brasil, focamos nosso olhar em 16 de dezembro de 1.815, ano em que o Brasil fora promovido de colônia a reino, quando foi criado o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves. Até então, o Rio de Janeiro não dispunha de corpo diplomático propriamente dito. Os nove Cônsules sediados na corte brasileira, entre os quais o da Suécia, formavam um ad interim nas relações diplomáticas de seus respectivos países. Somente a partir de 1.816, que Westin foi efetivado Cônsul Geral da Suécia e Noruega, o primeiro no Brasil.

No contexto Imperial, a figura do Cônsul era essencial em todas as transações e discussões políticas. O Brasil mantinha relações com diversos países de toda a Europa, entre estes a Suécia. Essas relações diplomáticas, vão criando possibilidades de análise

em sua origem, o campo de Relações Internacionais esteve marcado pela História, além do Direito Internacional e da Ciência Política. As interconexões entre as disciplinas História das Relações Internacionais e Relações Internacionais são, portanto, notórias. O campo de interesse da última que se ampliou para contemplar outros atores além do Estado e fenômenos que se dão fora do âmbito estatal, tem repercussões importantes na primeira. Na realidade, tratar da produção histórica sobre as relações internacionais implica considerar, no mínimo, a importante aproximação entre a História, o Direito Internacional e a Ciência Política, e cada vez mais também os estudos da Economia.¹⁵

Enquanto discussões religiosas, culturais e políticas afloravam o Brasil em decorrência dos conflitos enfrentados pela corte em Portugal, a corte passava por momentos difíceis, decorrentes da Revolução na cidade do Porto, a qual fez com que as relações entre Suécia e Brasil, por algum tempo, cessassem.

quando as nuvens políticas se dispersaram e ao mesmo tempo, em 1.822, o Brasil se tornou independente de Portugal, com o conseqüente reconhecimento da Suécia, reataram-se os laços diplomáticos. Foi nomeado alguém para o lugar de Kantzow, sem o talento de Westin, com poder total como agente diplomático. Foi um sério golpe para Westin, que no entanto armou uma intriga política com o novo agente diplomático, que havia entrado em dificuldades com os credores, principalmente o Banco Nacional.¹⁶

Percebem-se novas problemáticas e conflitos de Lourenço, agora no que

¹⁵ SANTOS, 2005, p. 18-19

¹⁶ SPLETTSTOSER JUNIOR, 2.003, p. 60

tange ao corpo diplomático. Como já analisamos Westin, desde sua entrada na corte brasileira, enfrentara conflitos junto a representantes suecos e novas problemáticas surgem com a saída definitiva de Kantzow e a nomeação de um novo agente. Referindo-se a este, Westin escreveu ao seu irmão Gustaf Westin, comerciante que residia em Londres:

sua atuação para comigo tem sido tão ingrata e desleal, que me faltam palavras para descrevê-la. Apenas vou dizer, para não mencionar as inúmeras trapagens que ele fez, que após conquistar minha total confiança, tanto no terreno particular quanto dos negócios, ele, com sangue frio, arquitetou um plano para destruir seu irmão, amigo e benfeitor, e conseguiu a quantia de 32.674/ 5 libras esterlinas.¹⁷

Após esse episódio, muitos conflitos e negociações se permearam. Dentro desse processo os memorialistas nos auxiliam, fomentando a este pesquisador diferentes problemáticas:

não se sabe como terminou esta disputa entre Lourenço Westin e o agente diplomático sueco. Westin conseguiu, contudo, acertar seus negócios no Brasil e, em 1.816 caiu novamente nas graças do governo e começou num novo cargo. Dois anos depois, conseguiu o título de Cônsul Geral.¹⁸

Sua característica particular era a esperteza para os negócios o que, mais de uma vez, trouxe a ele problemas e reprimendas das altas autoridades de Estocolmo. Naturalmente em vão, pois apesar de tudo, ele sempre conseguiu se manter no cargo. Era tão ávido, que aproveitava a oportunidade para fazer a rotina diplomática e, deste modo, correspondia diretamente com o ministro de negócios exteriores, em vez de exclusivamente tratar com a Câmara de Comércio.

Em 1810 a maioria dos navios suecos fazia escala no Rio de Janeiro, mas em seguida os suecos tentaram alcançar também outros portos, principalmente o da Bahia, onde procuraram açúcar. Aconteceu também que os navios mercantes suecos fizeram cabotagem entre o Rio de Janeiro, Buenos Aires e Montevideu. Os carregamentos eram essencialmente compostos

¹⁷ SPLETTSTOSER JUNIOR, 2003, p. 60-61.

¹⁸ Ibidem, p. 61.

de produtos sul-americanos. Entre 1820-1825, vinte e cinco navios suecos, em média, por ano, fizeram escala no Rio de Janeiro, de onde a maioria voltava para a Suécia com carregamentos do Brasil. Na primeira metade do XIX século, a importação das mercadorias coloniais se fazia, na maioria das vezes, diretamente dos países produtores. De 1840 a 1850, o Brasil era um dos quatro primeiros fornecedores de mercadorias importadas pela Suécia. Tarifas baixas favoreciam uma importação direta, mas em 1850 tudo mudou. A importação de mercadorias coloniais pela Suécia se fez por intermédio dos grandes mercados europeus, isto é, Londres, Amsterdão, Hamburgo, etc., mercados para os quais esses negócios foram transferidos. A evolução da técnica, entre outras causas, a invenção do telégrafo, mudaram as possibilidades das comunicações por mar, em relação ao comércio transoceânico¹⁹

Os conflitos e negociações do Cônsul, não se restringem aos sujeitos históricos brasileiros. Como já trabalhamos, desde a indicação de Lourenço ao cargo de agente sueco no Brasil, por grande intermédio de seu pai Johan Johansson, foram causados descontentamentos e conflitos criados com políticos suecos, com ênfase para os membros da Sociedade Atacadista de Estocolmo. Reforça nossa observação e mostra as relações conflituosas de Westin com a própria Coroa que representava:

por volta de 1815, antes, portanto, de ter o posto de Cônsul reconhecido, Lourenço Westin já havia se envolvido numa estranha negociata, contraindo uma dívida de mais de 32 mil libras esterlinas junto ao Banco Nacional. Ele alegava que o débito fora “herdado” de um agente diplomático sueco que teria passado pelo Rio por um curto período e usado a sua reputação para levantar tais fundos, deixando de saudar o compromisso que acabou assumido por Lourenço.²⁰

Desde sua chegada ao Brasil, Westin estabeleceu junto ao seu cunhado, o major da Marinha Sueca, Anders Bjurberg, a Westin e Companhia, sendo esta, uma empresa que estabelecia comércio marítimo. Outros conflitos também foram gerados com capitães de embarcações estrangeiras em passagem pelo país, se envolvendo inclusive em processo de cobrança judicial. Há vários documentos escritos na época, relatando conflitos relacionados a negócios mal explicados. Analisemos um deles:

¹⁹ SWÄRD, 1964, p. 144

²⁰ OLIVAR, 2005, p. 40

numa ocasião, Lourenço recebeu da filha do encarregado de negócios brasileiros em Estocolmo um pedido de cobrança de uma dívida no Rio, no valor de 640 libras esterlinas. Ele recebeu a soma e reteve 500 libras, sem comunicação prévia, sob o argumento de que essa seria paga por um prejuízo que lhe dera um capitão dinamarquês, o marido da brasileira era da Dinamarca, mas nada tinha a ver com o suposto prejuízo. Ele foi denunciado e recebeu a ordem da Suécia de que devolvesse o dinheiro à dona.

²¹

Westin envolvia-se em tensões com empresas de negócios, armadores e capitães de navios. Os conflitos com os representantes suecos aumentavam, uma das maiores desavenças de Lourenço era o Barão Von Paykull. Podemos perceber a relação próxima que Westin detinha junto a D. Pedro I, desde sua chegada ao Brasil até a abdicação do Imperador. Porém, o cotidiano Imperial se tornaria tenso para Westin, o cargo de Cônsul sueco passaria a ser ameaçado com a morte do pai, fazendo com que as pressões para sua saída aumentassem. A citação é reforçada dentro do discurso político da época:

até 1.828, o seu pai-protetor o segurou no Consulado. Naquele ano, Johan faleceu na Suécia e foram tantas as inquietações que se seguiram, que Lourenço se viu obrigado a escrever ao Governo Sueco em 1.830, pedindo sua substituição no Consulado Geral no Brasil. No ofício o Cônsul alegou, *ipsis litteris*, estar “com atrofia do coração”. Westin acabou, então substituído por David Gustaf Anckarloo.²²

Nos negócios pessoais, sua firma seguia a operar, embora permeada no imaginário imperial com desconfianças.

a empresa Westin e Cia comprava e vendia produtos ao estrangeiro. Da Europa, trazia ferro e aço e mandava para lá café, açúcar, tabaco, cacau, e pele de animais, originários do Brasil e Argentina. Mas o grande negócio de Westin era o de comprar navios velhos da Europa e vendê-los para Portugal, a peso de ouro.²³

Embora com problemas no âmbito político, na economia Lourenço se

²¹ OLIVAR, 2.005, p. 40-41

²² *Ibidem*, p. 41.

²³ *Ibidem*, p. 42

mantinha firme com sua empresa. Seus negócios o fariam alvo de perseguições, principalmente de suecos. Neste contexto trabalhamos o sujeito histórico Anckarloo, sueco que foi determinante no final da carreira consular de Lourenço. Percebemos esses conflitos no trecho:

Westin tinha uma comissão de 400 riksdaler do Banco de Hamburgo para cada navio que chegasse o que não era insignificante para um porto como o do Rio, tão freqüentado por navios suecos. Nas negociações salariais, suas constantes referências à sua pobre situação econômica sempre deram resultado. Anckarloo tinha, contudo, uma outra opinião sobre a situação econômica de Westin e avaliou somente suas propriedades em mais de 5 mil libras esterlinas.²⁴

Desta forma, em nossas próximas abordagens, propomos analisar a participação direta do cônsul Westin, na elaboração do Código Comercial Brasileiro, além de problematizar a manutenção nos dias atuais, dos artigos referentes ao comércio marítimo.

3 CONFLITOS ATUAIS EM RAZÃO DA MANUTENÇÃO DA PARTE MARÍTIMA DO CÓDIGO COMERCIAL

Após analisarmos as representações políticas de Westin no Império brasileiro, propomos refletir sobre sua participação na elaboração da parte marítima do código comercial

Lourenço não era mais Cônsul. Mas continuou no Rio de Janeiro. Ligado à importante Associação Comercial, criada oito anos antes e que à época contava em sua diretoria com personalidades como Felipe Néri de Carvalho, Inácio de Ratton, Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá), Militão Máximo de Souza (Barão de Andaraí) e Cândido Rodrigues Ferreira²⁵

O Brasil vivera a abdicação de D. Pedro a seu filho Pedro de Alcântara, e como acabara de se tornar independente de Portugal, era preciso elaborar seus próprios códigos e regulamentos. Após a abdicação de Dom Pedro, inicia-se o período Regencial no Brasil, onde o governo deveria ser exercido por Regências,

²⁴ OLIVAR, 2.005, p.63.

²⁵ Ibidem, p. 42.

devido a idade do pequeno Imperador (D. Pedro II). Tivemos a Regência Trina Provisória, a Regência Trina Permanente e encerra-se com a Regência Una. Durante a Regência Trina Permanente (1.831-1.834), o país tinha como ministro da justiça o Padre Diogo Antônio Feijó. Westin tinha uma boa relação com o amigo Feijó, desde Portugal quando se conheceram. Essas relações somadas a características profissionais do Cônsul trarão influências à sociedade brasileira nos âmbitos político e econômico.

por conta desta experiência, Lourenço foi nomeado em 14 de março de 1.832 por Diogo Feijó, agora ministro da Justiça, para elaborar os artigos pertinentes ao comércio marítimo no Código Comercial Brasileiro, concluído em 1.834 e promulgado só 16 anos depois, em decorrência dos já morosos procedimentos burocráticos na Câmara dos Deputados e no Senado, piorados pela dissolução do Parlamento por várias vezes.²⁶

O Código Comercial era uma proposta que exigia profissionais de diferentes áreas, para desempenhar as nuances e regras a serem estabelecidas. Lourenço Westin foi escolhido para fazer parte da comissão que elaborou o Código Comercial. Teria sido uma escolha devido à sua experiente, porém conflituosa companhia marítima ou uma escolha política. Segundo Olivar, Westin escreveu o trabalho “Parte Marítima do Projeto do Código Comercial do Império do Brasil”, concluído em 1.834 e introduzido como peça do código”.²⁷ A importância do código é trabalhada dentro de suas implicações:

foi a partir do Código Comercial Brasileiro, sobretudo pela participação de Westin que o seguro marítimo foi pela primeira vez estudado e regulado em todos os seus aspectos. Aliás, várias profissões foram regulamentadas a partir de então, a começar pela de contabilista, que mudou a conjuntura comercial no país.²⁸

Com a análise de fontes documentais, percebemos que o Brasil, a partir da elaboração do código comercial, presenciou mudanças em curto espaço de tempo e no âmbito jurídico. Estas problemáticas trariam representações que até os dias atuais se evidenciam na sociedade brasileira.

²⁶ OLIVAR, 2005, p.44

²⁷ Ibidem, loc. cit.

²⁸ OLIVAR, 2005, p. 45

Quando Lorentz Westin morreu em 1846, no Brasil, escreveu-se num jornal sueco que ele fôra o verdadeiro criador do comércio sueco-brasileiro e que muitos poucos agentes poderiam ter dado tantas e reais vantagens ao seu país. Se por um lado devemos admitir que Westin muitas vezes desempenhou suas funções numa maneira a que singularmente faltou flexibilidade, e que pela maneira de se conduzir e de agir dava a impressão de uma séria falta de bom senso, não se lhe pode negar a ambição de querer favorecer as relações comerciais entre os dois países, apesar de que na mesma ocasião ele pensava-se em seus próprios interesses. As trocas comerciais entre a Suécia e o Brasil se iniciaram e se organizaram por intermédio da família Westin que possuía muitos navios que velejavam dum país para o outro.²⁹

Inicialmente, verifica-se que a criação do Código Comercial Brasileiro envolveu questões que vão muito além de seus parágrafos e incisos. Sua história se mistura com conflitos do império brasileiro e suas relações foram tão permeadas por disputas, que uma parte dele ainda resta na legislação brasileira, 167 anos depois. O estabelecimento do Código Comercial Brasileiro determinaria mudanças significativas na sociedade brasileira em sua esfera política, econômica, social, cultural. Trazendo impactos jurídicos fundamentais para o país.

os tribunais do comércio desempenhavam amplas funções, administrativa e jurisdicional. Suas funções administrativas incluíam atividades como a matrícula dos comerciantes, corretores, agentes de leilões, trapicheiros e administradores de armazéns de depósito; elaborar tabela de emolumentos; inspecionar os trapiches alfandegados e seus livros; autenticar os livros e documentos relativos às atividades do comércio; e ordenar o registro das embarcações brasileiras destinadas à navegação do alto mar. As atividades jurisdicionais diziam respeito às causas que derivavam de direitos e obrigações sujeitas às disposições do Código Comercial, onde funcionavam como tribunais de primeira instância. Às relações caberia o julgamento dos recursos em segunda e última instância nas causas comerciais, conforme estabelecido pelo decreto n. 737, de 25 de novembro de 1850, que determinou a ordem do juízo no processo comercial. Esse ato definiu a execução processual das causas comerciais, e o decreto n. 738, da mesma data, regulamentou os tribunais do comércio e o processo das quebras, complementando o Código Comercial.³⁰

²⁹ SWÅRD, 1.964, p. 144

³⁰ CABRAL, Dilma. Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação. **Dicionário da Administração Pública Brasileira do Período Colonial (1500-1822)**. Disponível em: <http://linux.an.gov.br/mapa/?p=362>. Acesso em: 04 fev. 2.018

Para iniciarmos nossa análise referente às normas do atual código comercial brasileiro, que dentro de sua parte marítima remontam a 1.850, precisamos entender a estrutura jurídica do direito marítimo no Brasil:

No Direito Marítimo temos algumas normas de ordem pública e também algumas normas de ordem privada, por exemplo, as normas que regem o comércio marítimo em geral. No Brasil, ainda que persistente a diferenciação entre os dois ramos, podemos ver na Constituição Federal o reconhecimento da autonomia do Direito Marítimo em seus artigos 21, XII, a, d, e f, e XXII; 177, IV; 178, parágrafo 3º, sem menção expressa ao Direito de Navegação (artigo 22, I). Um aspecto de grande importância a ser observado quanto às fontes do direito marítimo são os atos administrativos, emanados de autoridades competentes e que só tem obrigações o destinatário, observando-se os limites da competência, moralidade, impessoalidade, legalidade e publicidade.³¹

A necessidade de se criar um novo código relativo à parte marítima é uma discussão que cada vez mais toma as pautas jurídicas, porque no cenário marítimo internacional atual, nos encontramos em uma condição de total inferioridade diante das potências mundiais. A criação de um novo código tem enfrentado resistência, principalmente entre os empresários brasileiros, aliados a um discurso referente à crise econômica que o país tem vivenciado.

Um estudo comandado pela professora Luciana Yeung, do Insper de São Paulo, estima que o custo do Código, incluindo processo de adaptação, falhas no texto e problemas com burocracia, pode chegar a R\$ 182 bilhões. O ponto considerado mais crítico estabelece que a empresa precisa obedecer ao conceito de função social, considerado genérico. “É muito amplo e subjetivo”, disse. Com o código aprovado, o Ministério Público poderá pedir a anulação do negócio se ficar provado que a função social não foi exercida. Só nesse artigo, a pesquisadora estima perdas de até R\$ 90 bilhões, com queda no valor de mercado de empresas de capital aberto que serão atingidas pela norma³².

³¹ FERREIRA NETO, Carlos Moacyr. Direito marítimo: territórios marítimos e fronteiras.

Jurisway, 03 abr. 2016. Disponível em: <http://v2/dhall.asp?id_dh=16752>. Acesso em: 29 mar. 2018.

³² CARAM, Bernardo. Novo Código Comercial é alvo de críticas. **Jornal Estadão**. 19 jul. 2016. Disponível em: <<http://noticias/geral/novo-codigo-comercial-e-alvo-de-criticas,10000063673>>. Acesso em: 02 jan. 2018.

Esse discurso ligado a uma política econômica protecionista vem impedindo o estabelecimento de um novo código comercial que precisa urgentemente ser criado. A partir das fontes, abrimos diferentes problemáticas como, por exemplo, se a influência do direito marítimo nas empresas atuais é tão “pouca”, porque são justamente os empresários, os maiores opositores à criação de um novo código comercial? A partir deste contexto percebemos semelhanças na realidade marítima brasileira atual com as práticas do período imperial. Após sua chegada ao Brasil, o cônsul sueco Westin estabeleceu sua companhia de navegação e obteve muitos lucros no Rio de Janeiro, principalmente na parte comercial. Atualmente, o Brasil segue fazendo negociações e não obtendo lucros diretos:

Pretende-se, dessa maneira, tratar da percepção do Direito Marítimo como disciplina que possa contribuir para defesa dos interesses dos usuários dos serviços de transportes marítimos, vez que o Brasil, ao transportar somente 1 % das mercadorias do seu comércio exterior em navios de bandeira própria, tem alto grau de dependência dos transportadores internacionais. São várias as razões para tal dependência, mas dentre elas podem ser enumeradas a falta de uma política de Marinha Mercante de longo prazo, ou seja, política de Estado, bem como a concorrência desleal que as empresas de navegação brasileiras sofrem dos navios de bandeira de conveniência e a ineficácia do Poder Público para combater tais ilegalidades especialmente contrato de transporte de adesão com cláusulas abusivas, com lei aplicável decorrente de convenção não ratificada pelo Brasil e foro no estrangeiro, fundados na Lex Maritima.³³

Diante desta perspectiva, analisamos que um novo código comercial seria de vital importância para a estrutura econômica brasileira. Porém, a manutenção do código atual parece atender a interesses empresariais e políticos que se colocam acima da esfera social. França, Turquia, Ucrânia e Japão editaram um novo Código de Comércio com muitas mudanças na matéria e também na estrutura. O próximo país a editar novo código é a Espanha. Uma realidade global que os países adotam diante das novas perspectivas mundiais.

³³ CASTRO JUNIOR, Oswaldo Agripino de. Direito marítimo, Lex mercatória e Lex marítima. **Revistas Unibrasil** v.1, n.12, 2010. Disponível em: <[http:// cadernosdireito/index.php/direito/article/view/666](http://cadernosdireito/index.php/direito/article/view/666)> Acesso em:17 fev. 2018.

O Direito Marítimo é o conjunto de normas jurídicas que disciplinam as atividades necessárias para que as embarcações efetuem o transporte pela via aquaviária. Trata-se, portanto, de disciplina jurídica autônoma que possui, inclusive, em face da sua relevância, assento constitucional (art. 22, inciso I, da CF/88). Seu principal objeto regular as relações jurídicas que se dão em torno do navio, aqui considerado espécie de embarcação-por meio das relações jurídicas que se dão através dos contratos de transportes e de afretamento de embarcações, hipoteca naval, registro de embarcação, dentre outras.³⁴

A realidade atual brasileira, a partir de estatísticas e estudos específicos, denota a vital importância de um novo código comercial, principalmente dentro das questões marítimas. A estrutura econômica dentro do âmbito marítimo se encontra deficitária. Da mesma forma que ocorria no início do século XIX no Brasil, são as empresas de navegação europeias que continuam a fazer o transporte. A Inglaterra ainda detém o monopólio. Ao longo da escrita, problematizamos a condição atual de dependência do Brasil em relação às potências no comércio marítimo. Nossas empresas nacionais de navegação não conseguem competir com as estrangeiras, assim como ocorria no século XIX. O que ajuda a explicar essa condição é o fato do código que regula nosso atual comércio marítimo ter sido escrito há séculos atrás. E mesmo diante dessa realidade existe uma grande resistência no país para que um novo código entre em vigor, principalmente pelos empresários. Diante da atual conjuntura do país, em que boa parte do Congresso está formada por deputados e senadores que atendem aos interesses dos grandes empresários, há de se imaginar que a inserção de um novo código ainda irá levar um bom tempo.

CONCLUSÃO

Ao tomarmos como análise os atuais artigos que regem o Código Comercial Brasileiro, nos chama a atenção que a parte referente ao comércio marítimo, remonte ao ano de 1.850, um período em que o Brasil ainda se encontrava na condição política de Império. Após a pesquisa inicial, nos

³⁴ COLLYER, Wesley. O. A importância do direito marítimo e da regulação dos transportes e portos para o desenvolvimento da logística. **Scielo**. Manaus, v. 7, n.1. 2.013. Seção Ensaios e Leituras. Disponível em:<http://scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-10312013000100012> Acesso em: 25 abr 2018.

deparamos com a figura histórica de Lourenço Westin, um sueco que após ter sido o primeiro cônsul da Suécia e Noruega no Brasil, foi convidado para elaborar a parte marítima do código comercial, que vigora até os dias atuais.

Um homem que juntamente com a função consular, possuía uma Companhia de Navegação, a Westin e Co, ligada a muitos conflitos em suas negociações no Rio de Janeiro. Durante todo o Império, o Brasil não obtinha lucros próprios com as suas exportações pelo mar, devido ao controle das empresas europeias, principalmente suecas e inglesas.

E percebemos que atualmente essa condição praticamente não mudou, dentro do comércio marítimo continuamos em uma condição, praticamente, colonial perante as principais nações. Uma mudança no código comercial poderia trazer uma nova perspectiva, mas as grandes empresas se unem e com seu discurso protecionista, estabelecem uma série de entraves para que seus interesses permaneçam intactos. Diante dessa realidade, percebemos que o Código Comercial, desde a sua criação até os dias atuais, continua atendendo a interesses particulares e está longe de exercer sua função social.

BRAZILIAN COMMERCIAL LAW CODE: IMPERIAL REMNANTS AND THE SWEDISH MARINE INFLUENCE

ABSTRACT: The Brazilian Commercial Code is regulated in the national legal system by law number 556 of June 25th 1850. Its first part that is called "About commerce in general" was revoked by the Civil Law Code of 2002. The third part, "About bankruptcy", was revoked by the law decree number 7,661 from June 21nd 1945. However, the second part between articles 457 to 796 that is called "About the maritime trade" is still valid in the current Commercial Law Code. The objective of this article is to discuss the elaboration of the Commercial Law Code within the Law of the Sea and the maintenance of the part of the code that is about maritime trade until the present day connected to the businessmen of the country that resist the promulgation of a new code, to maintain their economic structure. In this work, memorialist works and the Commercial Law Code were used. The study was based on bibliographical research. The procedure method is historical, in order to compare the set of elements that exist today with its historicity.

Keywords: Commercial Law Code. Law of the Sea . Historicity

REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto-Lei n.556 de 25 de junho de 1.850. Código Comercial, Coleção das Leis do Brasil, 1.850. t. 11, p. 57-238. Disponível em : <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L0556-1850.htm> Acesso em: 21 nov. 2018

CABRAL, Dilma. Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação. **Dicionário da Administração Pública Brasileira do Período Colonial (1500-1822)**. Disponível em: <<http://linux.an.gov.br/mapa/?p=362>>. Acesso em: 04 fev. 2018.

CARAM, Bernardo. Novo Código Comercial é alvo de críticas. **Jornal Estadão**. 19 jul. 2016. Disponível em : <<http://noticias/geral,novo-codigo-comercial-e-alvo-de-criticas,10000063673>>.Acesso em: 02 jan. 2018.

CASTRO JUNIOR, Oswaldo Agripino de. Direito marítimo, Lex mercatória e Lex marítima. **Revistas Unibrasil** v.1, n.12, 2010. Disponível em : <<http://cadernosdireito/index.php/direito/article/view/666>> Acesso em : 17 fev. 2018.

CERTEAU, Michel de. **A escrita da História**. Rio de Janeiro: Forense, 1982

COLLYER, Wesley. O. A importância do direito marítimo e da regulação dos transportes e portos para o desenvolvimento da logística. **SciELO**. Manaus, v. 7, n.1. 2013. Seção Ensaios e Leituras. Disponível em:<http://scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2238-10312013000100012> Acesso em: 25 abr. 2018.

FERREIRA NETO, Carlos Moacyr. Direito Marítimo: territórios marítimos e fronteiras. **Jurisway**. 03 abr. 2016. Disponível em: <http://v2/dhall.asp?id_dh=16752>. Acesso em: 29 mar. 2018.

SPLETTSTOSER JUNIOR, Jaime. **Alemães, suecos, dinamarqueses e austriacos em São João da Boa Vista**. São Paulo: Company, 2003.

OLIVAR, Júlio. **O mistério do cônsul**: a história de Lourenço Westin. Vilhena: Academia Vilhenense de Letras-Papiro, 2005.

PAULIN, Axel. **Destinos de suecos na América do Sul**, Uppsala: [s.n.],1951.

SANTOS, Norma Breda dos. História das Relações Internacionais no Brasil: esboço de uma avaliação sobre a área. Seção Debates Historiográficos. **SciELO**, Franca, v. 24, n.1. 2005. Disponível em: <http://scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010190742005000100002&lng=en&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 30 abr. 2018.

SWÅRD, Svend Ola. As relações sueco brasileiras no início do século XIX. **Revista de História**. ed. 29, n.59, p.133-146, 1964. Disponível em:<<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/123076/119456>>. Acesso em: 18 mar. 2018.

WINBERG, Margareta. Brasília; Brasil, fev. 2005. Depoimento concedido a Júlio Olivar.