UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

MONOPÓLIO INDIRETO:

COLONIZAÇÃO MERCANTIL NO NORTE DO ESTADO DO BRASIL (c. 1710 – c. 1780)

Thiago Alves Dias

VERSÃO CORRIGIDA

SÃO PAULO
2017

THIAGO ALVES DIAS

MONOPÓLIO INDIRETO:

COLONIZAÇÃO MERCANTIL NO NORTE DO ESTADO DO BRASIL (c. 1710 – c. 1780)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade São Paulo, para obtenção do título de Doutor em História Econômica.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Ricupero.

VERSÃO CORRIGIDA

SÃO PAULO
2017

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

D422m Dias, Thiago Alves
 Monopólio Indireto: colonização mercantil no Norte
do Estado do Brasil (c. 1710 - c. 1780) / Thiago
Alves Dias ; orientador Rodrigo Ricupero. - São
Paulo, 2017.
 381 f.

Tese (Doutorado)- Faculdade de Filosofia, Letras
e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
Departamento de História. Área de concentração:
História Econômica.

1. Pernambuco. 2. Norte do Estado do Brasil. 3.
Região Colonial. 4. Sociedades Mercantis. 5.
Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. I. Ricupero,
Rodrigo, orient. II. Título.

“Pois é bem certo que uma familiaridade demasiada nos faz muitas vezes cegos ao que há de insólito em cada coisa, mormente nessas coisas naturalmente complexas, como são uma paisagem, uma sociedade, uma cultura”.

Sérgio Buarque de Holanda.

(Sérgio Buarque de Holanda (Org.). *Hist. da Geral da Civil. Bras.* O Brasil monárquico, tomo II, vol. 03, 9 ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, p. 17)

“O século XVIII é a antecâmara da época atual”

Reinhart Koselleck.

(Reinhart Koselleck. *Crítica e crise*. Uma contribuição à patogênese do mundo burguês. Rio de Janeiro: EDUERJ/Contraponto, 1999, p. 10.)

“Para o Brasil, o oceano não é o instrumento de sua ligação com o mundo?”

Fernand Braudel.

(Fernand Braudel. No Brasil: dois livros de Caio Prado Júnior. *Praga*: estudos marxistas, vol. 8. São Paulo: HUCITEC, 1999, p. 136.)

À Adriana Maria e Luís Otávio, com carinho.

AGRADECIMENTOS

Tarefa maravilhosa agradecer. Presta-se ao reconhecimento. Tarefa espinhosa agradecer. Correm-se grandes riscos. Entre a cruz e a espada, considero justo e necessário e, portanto, enfrento o desafio. Para minimizar os estragos possíveis, resolvi seguir um caminho: irei me ater de forma pontual aos que me auxiliaram para a concretização formal desta grande tarefa, que muitas vezes pareceu ser uma danação e castigo. Aos meus pais e familiares, amigos e companheiros afetivos, sintam-se todos abraçados calorosamente. Sem vocês tudo seria mais difícil, para não dizer impossível.

Sou grato às professoras Fátima Martins e Aurinete Girão, juntamente com Juliana Teixeira, por terem me auxiliado na elaboração do projeto inicial, bem como nas indicações bibliográficas preciosas ainda em 2011. As palavras de afeto e incentivo foram igualmente fundamentais.

O orientador dessa tese, o prof. Rodrigo Ricupero, foi um verdadeiro entusiasta desde o nosso primeiro diálogo sobre a possibilidade de parceria. Quando enfrentei pela primeira vez a Paulicéia Desvairada, foi o prof. Rodrigo que me auxiliou com os processos adaptativos muitas vezes dolorosos. Ademais, nesses últimos 5 anos contei com seus ensinamentos e préstimos. Por tudo e para sempre, sou grato!

As conversas eram ao acaso mas, quando ocorriam, recebia seus valiosos ensinamentos, orientações inesperadas e de grandes esclarecimentos. Da experiência e conhecimentos da prof.^a Vera Ferlini, que muito generosamente, foram divididas comigo, sou extremamente grato.

Natália Tamonne, Luís Otávio e Bruno Vilagra foram meus primeiros companheiros acadêmicos em São Paulo. Deles tive ensinamentos, textos e inúmeros favores. Das vezes que viajei para Lisboa, foram eles que me auxiliaram com a documentação e burocracia. Tenho dívidas de gratidão incomensuráveis. Por agora, só posso dizer “muito obrigado!”.

Agradeço aos colegas do nosso valioso grupo de pesquisa “Antigo Sistema Colonial: estrutura e dinâmica”. Em nome de Rafael Coelho estendo meus agradecimentos a todos. Da minha parte, as reuniões quinzenais funcionaram como uma espécie de “terapia acadêmica grupal”. Obrigado pelas conversas francas sobre a tese e a leitura tão cuidadosa dos textos.

Afetuosos agradecimentos vão a Valter Lenine por compartilhar literalmente centenas de fontes documentais e por ter me ajudado com os arquivos no Rio de Janeiro além da sua leitura tão criteriosa dos meus textos. Soma-se a isso uma amizade sincera, profunda e um companheirismo sem precedentes. Muito obrigado meu amigo, por tudo.

Muitos companheiros de pesquisa agregaram valor a esse trabalho. E, na impossibilidade de citar todos, faço referência nominal a Eduardo Perruzo, Fernando Ribeiro, Leonardo Rolim e Juliana Henrique por terem muito pontualmente me ajudado com indicações bibliográficas e fontes documentais. Eduardo Perruzo me brindou com seu conhecimento historiográfico, além de diversos textos e livros.

Em nome do prof.^o Wilson Barbosa eu estendo meus agradecimentos a todas as professoras e professores da Universidade de São Paulo por todo o ensinamento e muitas orientações que recebi nos últimos anos. A prof.^a Laura de Mello e Souza, sempre muito atenciosa, me forneceu uma valiosa documentação sobre um governador de Pernambuco. Sou grato igualmente ao prof.^o Carlos Gabriel da UFF e Dante Teixeira do Museu Nacional pelas conversas generosas, indicações bibliográficas e documentos compartilhados. O prof.^o Max Menz da Unifesp foi arguidor na banca da qualificação e parecerista do meu projeto de doutoramento sanduiche.

Sou grato a todas as funcionárias e funcionários de todos os arquivos e bibliotecas por onde passei em São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Natal, João Pessoa, Fortaleza, Lisboa, Braga e Évora. Em nome da arquivista Odete Martins do Arquivo Nacional da Torre do Tombo em Lisboa, estendo meus agradecimentos a todos que me auxiliaram nessas instituições de pesquisa. Na Biblioteca Nacional de Paris contei com os préstimos de Helicarla Morais.

Durante minha estada em Portugal, contei com a ajuda dos professores Tiago Miranda e Diogo Ramada Curto. Ao prof. Ramada sou grato por tanta generosidade em dividir seu concorrido tempo e tamanha erudição. Contei também com os préstimos e amizade de Erika Dias, Tomás Albuquerque e Diana Martins no Arquivo Histórico Ultramarino, no Tribunal de Contas e na Biblioteca Nacional da Ajuda, respectivamente.

Tenho uma dívida de gratidão com o companheiro de pesquisa na Torre do Tombo durante o verão de 2015. Com Jesús Bohórquez conheci bibliografias muito distintas de um mundo que me era estranho, além ter sido apresentado a alguns fundos e coleções que ele já havia devassado. Por nossas longas conversas nas padarias portuguesas e as caminhadas do Campo Grande ao Marquês de Pombal, muito obrigado.

Os erros gramaticais e de argumentação foram minimizados pela crítica cuidadosa de Marco Volpini, Maria Bernadete, Elisângela Moura e Dannylo Azevedo. O amigo Marco Volpini ouviu e leu, por diversas vezes, entre nossas calorosas discussões sobre o Golpe Parlamentar de 2016 no Brasil, meus toscos argumentos, me levando ao aperfeiçoamento da narrativa e ao burilar do tão truncando texto acadêmico.

Foram arguidores dessa tese os professores Fernando Novais, Iris Kantor, George Souza e Thiago Krause. O prof. Novais foi bastante generoso em suas críticas e sugestões para melhoria do trabalho, assim como a profa. Iris. Sou extremamente grato as valiosas contribuições dos membros externos, o prof. George da UFPE e o prof. Krause da UERJ. O prof. Krause realizou uma verdadeira revisão textual na tese.

Milhões de brasileiras e brasileiros trabalharam desde 2004 em prol dos meus estudos. Sempre estudei na escola pública e, portanto, cada novo aprendizado que tive, cada nova etapa da minha formação acadêmica vencida, só foi possível graças aos árduos impostos que os trabalhadores desse país pagaram ao Estado. Esse investimento chegou a mim de variadas formas: nos bancos universitários que sentei e ouvi meus professores; nas bibliotecas que frequentei; nos restaurante universitários subsidiados que comi e na moradia estudantil que residi. De forma direta, recebi financiamentos do Ministério da Educação através de uma bolsa da CAPES durante 4 anos e insumos para permanência em Lisboa durante 6 meses, além de uma bolsa da Pró-Reitoria de Pesquisa e Extensão da USP para uma permanência curta no exterior durante 2 meses em 2013. Tenho a obrigação de fazer valer cada centavo que foi investido na minha formação. Espero que essa tese corresponda satisfatoriamente o compromisso ético por mim assumido no momento que ingressei no ensino público.

Adriana Maria e eu, juntamente com outras amigas de grande valor, desde 2004 dedicamos parte de nosso tempo, paciência e acolhimento para ajudar um ao outro. Ocorre que em todas as serias decisões que tomei, Adriana esteve presente e, como não seria diferente, o doutoramento na USP só foi possível por sua efetiva participação. Por outro lado, depois que em São Paulo me instalei, a vida resolveu colocar outro grande amigo no meu caminho e, com Luís Otávio também afinamos uma amizade e companheirismo sem o qual eu provavelmente não teria terminado esse doutorado. Pela importância que ambos se revelaram em momentos distintos da minha vida, os dedico essa tese.

Cada propositura bem acertada e fundamentada desse trabalho eu divido com cada pessoa aqui mencionada e com as que silenciosamente expressei meus agradecimentos. Porém, cada erro aqui cometido é minha culpa, minha tão grande culpa, e a ninguém recaí a responsabilidade senão a mim.

RESUMO

O processo de conquista e colonização da área ao norte do Rio São Francisco foi iniciado em 1535 com a fundação de Olinda e concluído no século XVIII com a consolidação do domínio sobre os sertões. Impulsionado a partir de Pernambuco, tal processo permitiu a conformação, para além da divisão da área em várias capitanias, de uma região colonial, consolidando a hegemonia econômica e política de Pernambuco sobre as terras conquistadas, tanto no litoral, como depois no interior. Após a expulsão dos holandeses, tal hegemonia se expressaria politicamente na preeminência do governo de Pernambuco sobre os demais e economicamente no controle exercido pelo grupo mercantil do Recife. Este grupo ao controlar o comércio com Portugal, estabelecendo um “monopólio indireto” sobre toda a região, apropriou parte dos ganhos gerados pelo Sistema Colonial em detrimento dos produtores e dos pequenos mercadores locais. A criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1759 foi na prática a tentativa de transferir os lucros do “monopólio indireto” tanto para os acionistas da companhia, como, indiretamente para a metrópole. A Companhia provocaria assim alterações importantes na dinâmica mercantil da região, que influenciariam as lutas políticas do início do XIX.

PALAVRAS-CHAVE:

Pernambuco, Norte do Estado Brasil, Região Colonial, Sociedades Mercantis, Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.

ABSTRACT

Indirect Monopoly: mercantile colonization on the North of the State of Brazil (c. 1710- c. 1780)

The process of conquest and colonization of the north area of the São Francisco River began in 1535, with the foundation of Olinda, and was completed in the eighteenth century, with the consolidation of the dominion over the backlands. Starting from Pernambuco, this process allowed the formation, beyond the division of the area into several captaincies, of a colonial region, consolidating the economic and political hegemony of Pernambuco over the conquered lands, both on the coast and, later, inland. After the expulsion of the Dutch, such hegemony would be expressed politically through the preeminence of the Pernambuco government over the others, and economically through the control exercised by Recife's mercantile group. This group, by controlling the trade with Portugal with the establishment of an "indirect monopoly" over the whole region, appropriated itself part of the gains generated by the Colonial System to the detriment of local producers and small merchants. The creation in 1759 of the "Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba" (General Company of Pernambuco and Paraíba) was actually an attempt to transfer profits from the "indirect monopoly", both to the company's shareholders and indirectly to the metropolis. The Company would thus cause important changes in the mercantile dynamics of the region, which would influence the political struggles of the early nineteenth century.

KEYWORDS: Pernambuco, North of the State of Brazil, Colonial Region, Mercantile Societies, Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.

ABREVIATURAS

ABNRJ – Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro
ADB – Arquivo Distrital de Braga
ACL – Academia de Ciências de Lisboa
AHTC - Arquivo Histórico do Tribunal de Contas
AHU – Arquivo Histórico Ultramarino
AGAP – Arquivo Geral das Alfândegas de Portugal
AML – Arquivo Municipal de Lisboa
ANRJ – Arquivo Nacional do Rio de Janeiro
ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo
APEC – Arquivo Público do Estado do Ceará
APEPJE – Arquivo Público Estadual de Pernambuco “João Emereciano”
BA – Biblioteca da Ajuda
BBGJM – Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin
BNP – Biblioteca Nacional de Portugal
BNRJ – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro
BPE – Biblioteca Pública de Évora
CGPP – Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba
IAHGP – Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano
IEB – Instituto de Estudos Brasileiros
IHC – Instituto Histórico do Ceará
IHGPB – Instituto Histórico e Geográfico Paraibano
IHGRN – Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01 – Portos Continentais e o Porto Atlântico do Recife, 1766	96
FIGURA 02 – Caldeiras e apetrechos tecnológicos de um engenho no século XVIII	142
FIGURA 03 – O preparador do couro e o sapateiro	203
FIGURA 04 – Uma fábrica de curtir couro no século XVIII	205
FIGURA 05 – Plano em que se apresenta as principais madeiras de uma nau no século XVIII	232
FIGURA 06 – Produção de tinta proveniente do pau-brasil em Amsterdam nos séculos XVII e XVIII	241
FIGURA 07 – Fabrica de tingir têxteis no século XVIII	243
FIGURA 08 – Mapa da carga de que se assinaram conhecimentos para Lisboa, 1769	308

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01 – Açúcar oriundo do norte do Estado do Brasil pertencente à Coroa em 1715	161
QUADRO 02 – Vendas de açúcar na Europa por João da Costa Soares e Cia., 1765	163
QUADRO 03 – Lista de dívidas ativas de João da Costa Soares entre 1757-1758	174
QUADRO 04 – Contratos de Arrematação do Subsídio da Carne de Pernambuco, 1731 a 1763	193
QUADRO 05 – Fábricas de curtir solas e atanados em Recife em 1749	208
QUADRO 06 – Madeiras do Brasil para a construção e reparos de embarcações no século XVIII	230
QUADRO 07 – Estimativa das receitas e despesas do monopólio do pau-brasil, 1757-1784	255

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01 – Proporção de valores e produtos transportadas do norte do Estado do Brasil para Lisboa, 1787-1789	127
GRÁFICO 02 – Embarcações oriundas do norte do Estado do Brasil que deram entrada no porto de Lisboa, 1740-1800	129
GRÁFICO 03 – Primeira carregação da sociedade mercantil para o Recife em 1756	169
GRÁFICO 04 – Couros em cabelo reexportados para a Europa, 1766-1767	221
GRÁFICO 05 – Quintais de pau-brasil retirados da Casa da Índia por seus contratadores, 1756-1775	256
GRÁFICO 06 – Caixas de açúcar exportadas pela CGPP, 1760-1778	327
GRÁFICO 07 – Couros em cabelo exportados pela CGPP, 1760-1778	328

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
I – O Norte do Estado do Brasil c. 1710 a c. 1780 – o tempo	
II – Para além da fragmentação territorial: a região colonial como ponto de partida – o espaço	
III – Império e colonização	
IV – As fontes documentais	
 PARTE I - O NORTE DO ESTADO DO BRASIL	
 CAPÍTULO 01 - ESPAÇO ECONÔMICO E ESPAÇO POLÍTICO	29
A formação do espaço econômico	35
O espaço político e as disputas de jurisdição	49
O monopólio indireto: a crítica	71
 CAPÍTULO 02 – O ATLÂNTICO, AS ALFÂNDEGAS E AS FROTAS	79
As escalas mercantis	82
As alfândegas de Lisboa, Porto, Recife e Paraíba	98
Frotas e navios soltos	113
 PARTE II – MERCADOS E SOCIEDADES MERCANTIS	
 CAPÍTULO 03 - O NEGÓCIO DO AÇÚCAR E AS SOCIEDADES MERCANTIS	131
Açúcar, crédito e dívidas	133
Os caminhos, rios e mares do açúcar: o transporte	151
A Casa Comercial de João da Costa Soares e Francisco Gomes da Costa em Recife	165
 CAPÍTULO 04 - OS COUROS DO SERTÃO E OS NEGÓCIOS ULTRAMARINOS	183
Os Costa Monteiro e os negócios do sertão	186
Curtumes e atanados	200
Os couros do sertão na Europa	217

CAPÍTULO 05 - MADEIRAS DE TODA SORTE E O ESTANCO REAL DO PAU-BRASIL	223
O Paço da Madeira e a Casa da Índia: navios e corantes	227
Da madeira de sapão da Índia ao <i>pau-brazil</i> de Pernambuco	238
Os negócios globais de <i>Purry, Mellish and Devisme</i>	250
PARTE III – ECONOMIA POLÍTICA COLONIAL	
CAPÍTULO 06 – POLÍTICAS E PRÁTICAS ECONÔMICAS DO IMPÉRIO COLONIAL PORTUGUÊS	264
Exclusivo e monopólio: o empreendimento colonial	269
Os privilégios mercantis	282
A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba	286
CAPÍTULO 07 - OS NEGÓCIOS GLOBAIS DE UMA COMPANHIA MONOPOLISTA	301
O monopólio por ações	306
O monopólio das negociações e o giro do capital	320
Execuções de dívidas na colônia e novos negócios na China	334
CONCLUSÕES	347
FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	349

INTRODUÇÃO

O “*Roteiro do Maranhão a Goaiz pela Capitania do Piauí*”, um extenso documento anônimo, escrito, no final do século XVIII, provavelmente por um funcionário régio, propõe uma tese: as Capitanias do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco se desenvolveram mais do que as Capitanias de Espírito Santo, Porto Seguro e Ilhéus graças à “*comunicação que [as primeiras] tem com as Capitanias e Povoações do interior*”. Ou seja, embora as últimas tivessem terras férteis e bons portos, por não conseguirem estabelecer o comércio com o interior não se desenvolveram tanto como as primeiras. Dessa forma, o texto nos coloca frente ao problema do que o autor convencionou chamar “*principio da comunicação*” entre as capitanias da marinha e as capitanias e povoações do interior. Nesse sentido, o que poderia ser um simples projeto, visando a criação de três arraiais no interior do Maranhão, nos revela uma análise acurada sobre a dinâmica colonial¹.

Para o autor do Roteiro, tal comércio, ou, em suas palavras, a “*dependência*” entre as capitanias do litoral e o do interior estabelecia uma relação complementar, afinal, as áreas do interior recebiam produtos europeus e mantimentos do litoral, além dos escravos, fornecendo, por sua vez ouro, no caso das áreas mineradoras, ou gado no caso dos sertões. Essa especialização favorecia o desenvolvimento econômico e a produção colonial. Dessa forma, o autor do Roteiro entendia que um maior comércio entre as capitanias permitiria que as áreas mineradoras se concentrassem na extração do ouro e as áreas do interior na pecuária. O efeito seria um maior número de pessoas empregadas na extração aurífera e a formação de novos estabelecimentos de criação de gado.

Essa “compensação”, no entanto, só poderia ser alcançada com a “comunicação entre as capitanias”. Explicava, além disso, o autor que as capitanias da marinha eram “*o lugar da feira das suas produções e a bolsa de todo o comércio das ditas Capitanias*” do interior e onde estava estabelecido o principal grupo mercantil da região.

As proposições do autor ganham maior eloquência nas passagens em que tenta convencer seu leitor que o aumento do comércio entre as Capitanias não feria a condição colonial do Brasil. Argumentou, portanto, que a “*força, a abundancia, e riqueza de um estado não consiste só no número de habitantes*” ou mesmo na quantidade das suas produções naturais ou da indústria, mas “*consiste também em que estas produções estejam em tal ordem, tal postura e tal disposição, que se*

¹ A versão aqui utilizada foi publicada na Revista do IHGB. O Roteiro ocupa 101 páginas da revista dividido em dois textos. O primeiro texto é curto e apresenta um roteiro geográfico, finalizado por uma tabela de léguas e dias de jornadas. O segundo texto é extenso com 14 capítulos e 177 parágrafos. Autor anônimo. *Roteiro do Maranhão a Goaiz pela Capitania do Piauí*, s/d [final do séc. XVIII]. *Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*. Tomo LXII, parte 1 (1º e 2º trimestre). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900, p. 60-161.

possa verificar o fim para que foram criadas, servindo-se os homens delas”. Sendo assim, lembrava que “*as Colônias são estabelecimentos em benefício da Metrópole; que o primeiro interesse da Metrópole há de forçosamente ser conserva-las na sua dominação; segundo tirar delas as possíveis utilidades*”.

Para tanto, era preciso buscar o aumento da produção e do comércio desses produtos também entre as Capitanias da Marinha e as do Interior. Esse seria o “*estado de verdadeira abundância e riqueza a que deve aspirar o país dominante*”. A magnitude territorial da América portuguesa e o considerável número de habitantes que já existia no final do século XVIII só seriam mais convenientes a Metrópole se ela buscasse manter esse comércio no qual “*o que é útil em uma Capitania não será em outra*”. Essa “proporcionalidade” promoveria um maior aproveitamento para a Metrópole, “*com giros intrínsecos e influindo na Povoação e Cultura*”², aumentando o comércio entre as Capitanias da Marinha e as do Interior e muito mais entre a Colônia e a Metrópole.

Pernambuco era, nos dizeres do autor do Roteiro, uma das “Capitania da Marinha” que iria, ao longo dos séculos XVI e XVIII, exercer uma preponderância econômica e política sobre o Norte do Estado do Brasil, ou seja, sobre as “Capitanias e Povoações do Interior”. No entanto, foi apenas no século XVIII que tal processo se concluiu com o final da conquista dos sertões. A preponderância de Pernambuco sobre a região levava que as rotas internas do comércio conectassem todo esse espaço econômico com o Recife. Essa ‘comunicação e dependência’, para usar as palavras do Roteiro, era tanta, que no final do século XVIII, o Capitão-mor da Paraíba, Fernando Delgado Freire de Castilho, argumentou que “*a vizinhança das Capitanias faz a total dificuldade de jamais se poder bem executar o mais pequeno plano de economia política, muito principalmente se é contrário em todo, ou em partes ao que ele [Governador de Pernambuco] mesmo pratica*”³, concluindo que era tamanha a “*sujeição ao Governo de Pernambuco*”, que “*agrava sobre ela [Paraíba] todos os males de um monopólio indireto*”⁴.

Essa tese visa apresentar os resultados de nossa pesquisa sobre o processo de conformação do Norte do Estado do Brasil em uma região colonial, analisando a dinâmica mercantil a partir de

² Autor anônimo. *Roteiro do Maranhão a Goiaz pela Capitania do Piauí*, s/d [final do séc. XVIII]. *Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Tomo LXII, parte 1 (1º e 2º trimestre). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900, citações p. 97; 101-104; 108; 160.

³ *Carta do Capitão-Mor da Paraíba para D. Rodrigo de Souza Coutinho*. Paraíba, 07 de maio de 1798. AHU, Paraíba, cx. 33, doc. 2.420.

⁴ *Descrição da Capitania da Paraíba do Norte, entre nov. de 1798 e jan. 1799 por Fernando Delgado Freire de Castilho, Governador da Paraíba, oferecido a D. Rodrigo de Sousa Coutinho*. AHU, Paraíba, cx. 34, doc. 2.471. Consta uma cópia, sendo meu primeiro contato com o documento, no ANRJ, Cód. de Fundo: NP – Diversos Códices – SDH, Notação: Cód. 807, vol. 01, CODES, fls. 200-205.

seus principais produtos de exportação, durante o século XVIII, antes e durante o funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.

Partiremos da definição de região colonial apresentada por Ilmar Mattos em *“O tempo Saquarema”*. Para o autor, *“a região não deve ser reduzida a determinados limites administrativos, como o das Capitânicas”*. Acrescenta ainda que a região *“não deve ter também como referência apenas a distribuição de seus habitantes”* em um dado território, *“pois não é o fato de um grupo de pessoas habitar o mesmo território que determina o mesmo estabelecimento de uma rede de relações sociais e o desenvolvimento de uma consciência comum de pertencer a um mesmo mundo, embora seja certo que uma região não prescinde de uma base territorial”*. Com Mattos, somos desafiados a pensar a região como *“uma construção que se efetua a partir da vida social dos homens, dos processos adaptativos e associativos que vivem, além das formas de consciência social que lhes correspondem”*⁵, um tema caro aos debates da geografia contemporânea, sobretudo do geógrafo Milton Santos⁶ e até mesmo de discussões anteriores, como é o caso dos historiadores ligados aos *Annales*⁷.

Nesse sentido, Ilmar Mattos concluiu que a região colonial é o *“resultado da ação colonizadora, dos processos adaptativos dos seus agentes do território americano, das formas de associação estabelecidas a partir dos interesses da face metropolitana e, por fim, das representações em permanente elaboração, entre os quais ganham destaque as noções de grandeza e opulência”*⁸.

Portanto, entendemos que o Norte do Estado do Brasil enquanto *região colonial*, só pode ser apreendido na interface entre as perspectivas conceituais de *espaço econômico*⁹ e *espaço político*¹⁰,

⁵ Ilmar Rohloff Mattos. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987, p. 24-25.

⁶ De acordo com Milton Santos, todos os recortes e apropriações de categorias que dialoguem com as teorias sobre o espaço, como a região, por exemplo, devem partir do pressuposto que o espaço, em si, já constitui-se de elementos diferentes, híbridos, pois é *“resultado da inseparabilidade entre sistemas de objetos e sistemas de ações”*. Milton Santos. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2006, p. 56.

⁷ A título de exemplo, citamos o historiador francês Jacques Revel. Ao se debruçar sobre a França nas décadas anteriores ao fim do Antigo Regime, afirma que *“o reino é um mosaico de particularidades imperfeitamente reunidas e aglutinadas”*, encaminhando a discussão para uma premissa mais elaborada sobre *“a existência da região enquanto realidade histórica, social e cultural”*. Jacques Revel. Do Antigo Regime ao Império: a identidade regional, inevitável e impensável. In: _____. *A invenção da sociedade*. Lisboa: DIFEL, 1989, p. 159-180. Citações p. 162; 166.

⁸ Ilmar Rohloff Mattos. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987, p. 24-25.

⁹ Para as definições utilizadas sobre espaço econômico, ver: Jacques-R. Boudeville. *Les Espaces Économiques*. Paris: Presses Universitaires de France, 1970, p. 7-28 e algumas páginas específicas sobre o caso do Brasil. Utilizamos também as definições de Immanuel Wallerstein, notadamente as questões em torno da economia-mundo podendo ser investigada a partir de recortes espaciais desse próprio espaço econômico e a criação do sistema-mundo moderno. Immanuel Wallerstein. Espaço Econômico. In: Romano Rugierro. (Org.). *Enciclopédia Einaudi*. Vol. 07. Porto: IN/CM, 1984, p. 216-225. Ver também as definições daquilo que François Perroux convencionou de “sociedade negociante” e sua relação com o Estado e as instituições em *Economia e Sociedade*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1961, p. 11-30. Para ‘espaço econômico colonial’ ver Carlos Sempat Assadourian. *El sistema de la economía*

tendo como centro um núcleo urbano que conjuga as funções de *praça mercantil* e de centro político-administrativo.

Foi no processo colonizador desse território, a partir do século XVI, que a produção e extração de variados gêneros se estruturou, paralelamente ao estabelecimento de rotas comerciais que ligavam as várias partes da região ao porto do Recife. Ao mesmo tempo, o Governo de Pernambuco passou a exercer uma hegemonia política sobre toda a região. Ou seja, a conformação desse espaço econômico se operou paralelamente ao desenvolvimento da colonização. Nas palavras de Fernando Novais, “*a ocupação, povoamento e valorização de novas áreas, e sua integração nas linhas da economia europeia*” eram as bases dessa colonização e, portanto, da formação desse espaço econômico, onde “*a exploração ultrapassava dessa forma o âmbito da circulação de mercadorias, para promover a implantação de economias complementares extra-europeias, isto é, atingia propriamente a órbita da produção*”¹¹.

Juntamente com o domínio econômico, como vimos, constitui-se também a hegemonia política do Governo de Pernambuco frente aos governos das demais capitanias. Essa hegemonia política contribuiu, por exemplo, para a manutenção das estruturas coloniais, especialmente o exclusivo metropolitano, permitindo “*o comércio vantajoso de alguns produtos de alto valor unitário no mercado europeu*” aos negociantes metropolitanos, em maior medida, mas também aos grupos mercantis a eles associados localmente, no caso o grupo da praça do Recife. Por fim, é preciso lembrar também que a produção dos principais produtos da região esteve diretamente relacionados ao trabalho escravo de indígenas e negros, em diversas etapas produtivas, portanto, não podemos esquecer de afirmar que foi o comércio e o tráfico de escravos da África que permitiu “*por em funcionamento a produção colonial*” no Norte do Estado do Brasil¹².

Esses elementos caracterizadores da produção e circulação do Norte do Estado do Brasil no século XVIII, nos permitem afirmar que a região colonial estava inserida nos quadros explicativos do Antigo Sistema Colonial, tal como foi analisado por Fernando Novais.

colonial. Mercado interno, regiones y espaço economico. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982, notadamente as páginas 109-134.

¹⁰ Para as definições utilizadas sobre espaço político, ver as análises de Henry Lefebvre, para quem o espaço é “*depende de interesses divergentes e de grupos diversos que, no entanto, encontram uma unidade no Estado*”, e, portanto, “*o espaço foi formado, modelado a partir de elementos históricos ou naturais, mas politicamente. É uma representação literalmente povoada de ideologia*”. Henri Lefebvre. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008, p. 53 e 62; sobre os jogos dos poderes em diversas escalas e dimensões espaciais que pautam as disputas no espaço político, ver Pierre Bourdieu. *As estruturas sociais da economia*. Porto: Campo das Letras, 2006, p. 171-189 e uma ampla discussão sobre a razão do Estado, os processos de adaptação e disputa dos indivíduos na conformação do espaço político, ver: Michel Foucault. *Segurança, território, população*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

¹¹ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 9 ed. São Paulo: HUCITEC, 2011, p. 68.

¹² *Idem*, p. 33.

Um dos principais desdobramentos dos pressupostos teóricos do Antigo Sistema Colonial trabalhados nessa tese é a caracterização, no plano do comércio atlântico e do transporte de mercadorias, das questões relacionadas à manutenção do exclusivo metropolitano e à preeminência do porto de Recife sobre o Norte do Estado do Brasil.

As demais capitanias do Norte do Estado do Brasil, com exceção de Pernambuco, quase não tinham comércio direto com o Reino. Na prática, essa limitada movimentação mercantil e portuária, ou seja, a obrigatoriedade de escoamento da produção pelo porto de Recife, fez com que todo o comércio da região fosse feito por rotas terrestre e pela navegação por cabotagem até o Recife. Paralelamente, tal controle mercantil também fez com que os mercadores do Recife se tornassem os principais financiadores da produção, prendendo assim os senhores de engenhos, lavradores e outros produtores numa cadeia de créditos e dívidas, o que reforçava ainda mais o domínio desses mercadores.

Dessa foram, a ausência ou mesmo a limitada atuação das alfândegas nas demais capitanias do Norte do Estado do Brasil no tocante ao comércio externo atesta a falta de comércio direto com o reino. Em todas as capitanias, em maior ou menor medida, estava prevista a vigilância e a cobrança de taxas sobre as mercadorias que pudessem chegar e sair. Essa função era exercida pelo Provedor da Fazenda Real, que acumulava a tarefa de Juiz da Alfândega. Porém, somente as capitanias de Pernambuco e, em menor medida, a da Paraíba, possuíram alfândega com estruturas adequadas ao comércio atlântico.

Adam Smith resumiu, em 1776, o problema sobre o comércio direto e indireto da seguinte forma: “*um comércio externo direto para consumo interno sempre é mais vantajoso do que um comércio externo por vias indiretas*”. Isso porque para trazer ao mercado interno os bens estrangeiros, “*requer-se um capital muito menor em se tratando de comércio externo direto do que de comércio externo indireto*”¹³. Essas mesmas questões também estiverem presentes no processo colonizador na América espanhola, como chamou atenção Rugiero Romano sobre os níveis de encarecimento de produtos no comércio interno do México setecentista. Como se percebe em um relato de 1812 ao ter afirmado que “*todo o opulento reino do México e as vastíssimas Províncias Internas, não há mais porto livre que o de Veracruz: ali existe o monopólio mais escandaloso de todos os efeitos da Europa*”. Isso porque os efeitos europeus já vem para Cádiz de “*segunda mão, em Veracruz de terceira, no México, Querétaro ou Zacatecas de quarta; na feira de Saltillo, de onde se repartem cada ano para o interior das províncias de quinta, e em cada lugar a partir dela,*

¹³ Adam Smith. *A Riqueza das Nações*. Investigação sobre sua natureza e suas causas. (1º ed. 1776). Vol. 02, Livro 04. São Paulo: Abril Cultural, 1983, p. 41.

a distância de 300 e também de 500 léguas de Veracruz, de sexta”¹⁴. Ruggiero Romano classificou esse comércio direto dos portos de Veracruz e Cádiz e o comércio de efeitos europeus indireto nas províncias internas como um monopólio baseado na “*tiranía das distâncias*”.

A quase inexistência de comércio direto entre as demais capitanias do Norte do Estado do Brasil com Lisboa obrigou que os fluxos mercantis do conjunto da região fossem dirigidos para o Recife, consolidando um comércio indireto. Nesse sentido, o problema do comércio direto e indireto tocava duas questões igualmente relevantes. Primeiro, todos os negociantes partiam do pressuposto que o comércio direto era o mais vantajoso para os seus negócios. Segundo, o estabelecimento do exclusivo metropolitano impedia que os negociantes realizassem suas operações mercantis diretamente com o comprador se não fosse através dos portos portugueses e, num segundo nível, os negociantes e compradores do Norte do Estado do Brasil realizavam seus negócios por Recife e não diretamente com Lisboa ou Porto. Dessa forma, o que essa tese procura demonstrar é que, apoiando-se no exclusivo metropolitano, os negociantes da praça mercantil do Recife exerceram um monopólio indireto ou um segundo monopólio sobre toda a região.

Essa tese tem, portanto, como ponto de partida a inserção dos territórios adjacentes à Capitania de Pernambuco dentro das estruturas e processos da expansão colonial portuguesa, conjugado com as dinâmicas próprias que caracterizaram a conformação dessa região no século XVIII. Ou seja, embora o processo colonizador venha sendo empreendido desde o século XVI, partimos do pressuposto que a expansão para os sertões ocorrida nas últimas décadas do século XVII e primeiras do XVIII, permitiu uma maior integração litoral/sertão encerrando o processo de formação da região colonial. Essa região colonial, o Norte do Estado do Brasil, portanto, é analisada aqui como uma conformação regional de limites econômicos e políticos, que abarcava os territórios de Alagoas e Capitanias de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará.

As questões teóricas e conceituais, juntamente com a pesquisa empírica, nos levaram a alguns proposições que amparam os problemas de pesquisa e adianta alguns resultados obtidos. São elas. O Norte do Estado do Brasil, como uma região colonial, é resultado da sobreposição do espaço econômico e político, tendo como elemento central o porto do Recife. Soma-se a essa região a praça do Recife, o grupo mercantil ali estabelecido e o poder político de suas instituições e agentes, em especial, o Governador de Pernambuco. Já o porto do Recife foi, desde o séc. XVI, o ancoradouro utilizado para vincular a colonização de Pernambuco ao mundo Atlântico, fosse com o transporte de mercadorias para Portugal, fosse com a recepção de escravaturas para a produção, sendo

¹⁴ Ruggiero Romano. *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 84.

confirmado como o principal porto exportador da região quando do estabelecimento do sistema de frotas no século XVII.

Nas primeiras décadas do século XVIII, pode-se dizer, que o processo de incorporação dos sertão ao norte do Estado Brasil se completa. Dessa forma, os couros, que já figuravam nas pautas de exportação no século XVII, passam a ter maior relevância junto dos tradicionais produtos de exportação da região: os açúcares e as madeiras, notadamente, o pau-brasil. Para a exploração e comércio desses produtos, a Coroa e o Estado português estabeleceram normas e instituições de controle e tributação, assim como o exclusivo metropolitano reservava aos negociantes portugueses o trato atlântico e instaurou monopólios e privilégios mercantis no comércio de alguns desses produtos. Os diferentes grupos mercantis associados a esses negócios, ou seja, os pequenos comerciantes da região, os negociantes assentados na praça do Recife e os negociantes reinóis, participaram em maior ou menor medida da exploração e comércio desses produtos, em dimensões distintas e dependentes dos tipos de negociações, contratos envolvidos e dos recursos disponíveis.

Além das próprias instituições mercantis criadas pela Coroa e o Estado português para regular e tributar esse comércio, os próprios negociantes se associaram através de contratos e sociedades afim de realizar o comércio colonial desses produtos, por fim, o Estado português e suas ações planejadas no bojo das políticas econômicas pombalinas, criou uma companhia monopolista, a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, que atuou durante 20 anos em regime de monopólio no Norte do Estado do Brasil, controlando mais efetivamente a produção e o comércio da região e privilegiando os acionistas da Companhia.

Levando em consideração o tema central e suas proposições, formulamos a seguinte hipótese de pesquisa:

1. O processo de conquista e colonização dos territórios ao norte do Rio São Francisco, que foi concluído no século XVIII, permitiu a conformação de uma região colonial, consolidando a hegemonia de Pernambuco sobre as demais capitanias.

2. Tal hegemonia se expressava politicamente na preeminência do Governo de Pernambuco sobre os demais e economicamente no domínio exercido pelo grupo mercantil do Recife, que ao controlar o comércio com Portugal, estabelecendo um “monopólio indireto” sobre a toda a região colonial, apropriou parte dos ganhos gerados pelo Sistema Colonial em detrimento dos produtores e dos pequenos mercadores locais.

3. A criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1759, foi na prática a tentativa de transferir os lucros do “monopólio indireto” tanto para os acionista da Companhia, como, indiretamente, para a metrópole.

Tendo em consideração alguns aspectos já apresentado, podemos também afirmar que a baliza cronológica inicial da pesquisa, a rigor, foi a elevação do Recife a condição de Vila em 1710. Não pelo ato administrativo em si, mas pelo significado histórico desse evento que marcou uma vitória política dos negociantes. É preciso, no entanto, não esquecer que essa afirmação do poder econômico e político dos negociantes de Recife frente aos senhores de engenho da vila de Olinda, está atrelada a recomposição da comunidade mercantil portuguesa pós-domínio holandês.

Nesse sentido, a pesquisa procurou traçar a dinâmica comercial dos comerciantes do Recife, tanto frente aos produtores, como em relação aos grupos mercantis metropolitanos, ou mesmo estrangeiros, a partir dos três principais produtos da pauta de exportação do Norte do Estado do Brasil: açúcar, couros e pau-brasil. Exemplificados com a história de três sociedades mercantis distintas, a partir de seus negócios, dando ênfase as principais instituições mercantis envolvidas: alfândegas e frotas.

A partir de 1760 outra relevante mudança no mundo dos negócios coloniais é imposta ao Norte do Estado do Brasil. O funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba passou a monopolizar na mãos dos seus acionistas o comércio Atlântico da região. Exportações e importações de Lisboa e o tráfico de escravos da África passaram a ser exclusividade dessa companhia, que funcionou em regime de monopólio na região até 1780. No entanto, o fim do monopólio não significou o fim da Companhia. O saldo das dívidas e queixas no Brasil despertou uma nova consciência acerca da colonização. Além do mais, o processo de liquidação dos capitais se alongou por muito tempo e, paralelamente, a Companhia passou a direcionar seus capitais para novos investimentos, como foi a primeira viagem da Companhia para a China. Sendo assim, resolvemos finalizar a pesquisa, a rigor, entre 1780-1783, no intuito de acompanhar alguns desses conflitos e o reordenamento comercial do Norte do Estado do Brasil pós fim do monopólio da Companhia e seus novos negócios.

Numa memória publicada em 1799 de autoria de Manuel da Arruda Câmara, um plantador de algodão da Paraíba, este explica que a expansão da economia algodoeira no Norte do Estado do Brasil só se verificou depois da década de 1780. Antes disso, os negociantes e produtores de Pernambuco *“ainda não pensavam que este gênero seria capaz de vivificar o seu porto, e procurar-lhe uma substancia igual ao do açúcar”*. O primeiro envio de algodão teria sido em 1778, *“contudo o número das arrobas desde então até 1781 foi muito diminuto, e desse ano por diante é que se foi aumentando mais consideravelmente este gênero”*, sendo que, somente a partir de 1786 é que o algodão passou a figura como um gênero de grande relevância para a economia exportado da

região¹⁵. De acordo com Evaldo Cabral de Mello, foi justamente o surto algodoeiro desse período que teria reaquecido a economia da região após o fim da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, que deixou muitos negociantes e produtores endividados, como mostra nossa pesquisa. A Revolução de 1817, que contou com baixa adesão dos senhores de engenho e foi encampada pela aristocracia algodoeira do sertão, o problema das dívidas da Companhia aparece enquanto uma reivindicação dos revolucionários, que pediam o não pagamento dos juros¹⁶.

II – Para além da fragmentação territorial: a região colonial como ponto de partida – o espaço

A historiografia brasileira do período colonial pouco valorizou objetos de pesquisa que tivessem como recorte espacial uma determinada região da América portuguesa, realidade bem diferente da produção latino americana. A questão da região colonial e seus pressupostos de análise ganham contribuições com os inúmeros estudos já realizados sobre a América espanhola entre os séculos XVI a XVIII, como é o caso do Peru e as regiões de Córdoba e Tucumán; do México e a região de Guadalajara e o Bajío; Argentina e o entorno de Buenos Aires; o Chile e as regiões de Santiago, La Serena e Concepción; Colômbia e o papel de Nueva Granada e muitas outras regiões¹⁷. Muitas das questões teóricas e conceituais aqui trabalhadas são tributadas as pesquisas do historiador equatoriano e professor em El Colegio de México, Manuel Miño Grijalva e do geógrafo brasileiro Carlos Walter Porto-Gonçalves¹⁸.

Quanto à historiografia brasileira, os trabalhos são pontuais. É o caso das análises de Bert Barickman para o Recôncavo baiano e os contrapontos entre a economia interna e exportadora; a questão da produção rural e o mercado interno entre as minas e os currais realizado por Ângelo

¹⁵ Manoel da Arruda Câmara. Memória sobre a cultura dos algodoeiros, 1799. In: José Mariano da Conceição Velloso. *O fazendeiro do Brasil: cultivador*. Tomo V, parte I. Lisboa: Imprensa Régia, 1806, p. 214-216. Sobre o comércio global de algodão e sua expansão na década de 1780, ver: Sven Beckert. *Empire of cotton*. A global history. New York: Alfred Knopf, 2014, p. 137-147.

¹⁶ Evaldo Cabral de Mello. *A outra independência*. O federalismo pernambucano de 1817 a 1824. São Paulo: Editora 34, 2014, p. 31, 43 e 52.

¹⁷ Carlos Sempat Assadourian. *El sistema de la economía colonial*. Mercado interno, regiones y espacio economico. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982; Eric Van Young. *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII*. La economía rural de la región de Guadalajara, 1675-1820. México: Fondo de Cultura Económica, 1989. (1ª ed. em inglês 1981); John Tutino. *Making a New World*. Foundation capitalism in the Bajío and Spanish North America. Durham: Duke University, 2011; Alejandro Rofman. Redefinición del elemento clave del análisis espacial: la región. In: _____. *Desigualdades regionales y concentración económica*. El caso argentino. Buenos Aires: Ediciones Siap-Planteos, 1974; Marcello Carmagnani. *Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniale: le Chili (1680-1830)*. Paris: SEVPEN/École Pratique des Hautes Études – VI^e Section Centre de Recherches Historiques, 1973 e Muñoz Rodríguez, Edwin Alexander; Torres Moreno, James Vladimir. La función de Santafé en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII. *Fronteras de la Historia*, vol. 18, núm. 1, 2013, pp. 165-210.

¹⁸ Manuel Miño Grijalva. ¿Existe la historia regional?. *Historia Mexicana*, vol. LI, núm. 04, abr.-jun., 2002, p. 867-897 e Carlos Walter Porto-Gonçalves. *Territorialidades y lucha por el territorio en América Latina*. Geografía de los movimientos sociales en América Latina. Lima: UGI, 2013.

Alves Carrara¹⁹. Pensando especificamente em Pernambuco e o Norte do Estado do Brasil, citamos as análises sobre o campesinato setecentista de Guillermo Palacios e a pesquisa da arquiteta Nathalia Diniz sobre as fazendas de gado nas ‘Ribeiras do Norte’ do final do século XVIII e XIX²⁰.

Nossa proposição para essa questão é que muitos dos vícios interpretativos dos Institutos Históricos e Geográficos dos séculos XIX e XX ainda tenham peso sobre os tipos de pesquisas históricas, sobretudo nas chamadas ‘histórias estaduais’, que acabam sendo circunscritas às províncias e capitanias que deram origem aos atuais estados da federação. Por outro lado, a importante expansão dos programas de pós-graduação das universidades federais brasileiras, contribuiu para o significativo aumento da produção de teses e dissertações, mas que muitas vezes sofrem também desse vício de pensar a colônia a partir das fronteiras estaduais vigentes. Além das questões geográficas, também contribui para essa divisão, costumeira e presa muitas vezes aos limites fronteiriços entre as capitanias nos estudos históricos, a organização das fontes documentais cujos os repositórios obedecem essa divisão, como é o caso do Arquivo Histórico Ultramarino, em Portugal.

Também não deixamos de acreditar na influência de alguns aspectos da atual historiografia portuguesa sobre a historiografia brasileira, como é o caso, por exemplo, dos trabalhos de António Manuel Hespanha, que tem se dedicado ao tema das Freguesias, Conselhos e Vilas durante a Idade Moderna em Portugal, ao contrário, por exemplo, das pesquisas com recortes espaciais em torno de uma região, com foi o trabalho pioneiro de Joaquim Romero Magalhães²¹. Dada a diminuta dimensão territorial de Portugal e a própria organização concelhia e municipal do seu território, as bases espaciais de análise em alguma medida partem dos municípios, vilas e freguesias, o que tem gerado um modismo nas produções históricas de um país de dimensões continentais, como é o caso do Brasil.

O processo colonizador e as dinâmicas a ele inerentes primavam pela inserção desses territórios do Novo Mundo no mercado europeu, portanto, não é possível pensar a região dissociada dessa conexão mais ampla. Assim como a região não é um dado natural, mas uma conformação

¹⁹ Bert Barickman deixa claro, do título da tese à conclusão, a larga influência que teve da obra de Fernando Ortiz. *Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar*, um estudo que “revelou um contraste marcante entre a produção de açúcar e o cultivo do fumo em Cuba”, publicado em Havana, 1940. Bert J. Barickman. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003; Angelo Alves Carrara. *Minas e currais. A produção rural e mercado interno de Minas Gerais, 1674-1807*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007.

²⁰ Guillermo Palacios. *Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)*. Brasília: UnB, 2004 e Nathália M. Diniz. *Um sertão entre tantos outros: fazendas de gado das Ribeiras do Norte*. 307 p. Tese. (Doutorado – Área de Concentração: História e fundamentos da Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismos, Universidade de São Paulo). São Paulo: FAUUSP, 2013.

²¹ António Manuel Hespanha. *As vésperas do Leviathan*. Coimbra: Almedina, 1994 e Joaquim Romero Magalhães. *O Algarve económico. 1600-1773*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993. (1ª ed. 1988).

artificial, que em grande medida, foi produzida pelos recortes econômicos e políticos estabelecidos pelo processo histórico. Ao longo dos capítulos será demonstrado que a navegação mercantil e o giro do capital extrapolam qualquer tentativa de circunscrever limites para a inserção do Norte do Estado do Brasil no processo crescente de mundialização promovido pelo comércio de longa distância e os capitais (numerário, mercadoria e crédito) envolvidos.

III – Império e colonização

Além das questões teóricas relacionadas ao Antigo Sistema Colonial já apresentadas nas páginas anteriores, nos utilizamos de uma série de outros conceitos e teorias quando assim foi necessário. Para compreendermos a validade de aproximarmos o nosso objeto de estudo a diversos referenciais teóricos e conceituais, nos valem da consideração do historiador econômico Francesco Boldizzoni. Por termos trabalhado com registros contábeis de sociedades mercantis e da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, além de diversos registros de mapas de exportação, concordamos com esse historiador ao afirmar que o movimento norte-americano conhecido como “nova história econômica” ou “cliometria”, surgido no final da década de 1950, teve como objetivo *“criar narrativas do passado compatível com a economia neoliberal, e muitas vezes é um exercício altamente ideológico para endossar visões do mundo específicas, teorias e recomendações políticas”*. Conceitos econômicos contemporâneos como eficiência, crescimento, desenvolvimento, progresso, evolução foram conduzidos para a história a partir das teorias econômicas, da história quantitativa e serial, sem considerar os problemas do passado. A solução sugerida por esse autor, embora não soe novidade, mas que busca problematizar as vertentes teóricas assumidas pelo historiadores econômicos contemporâneos, como os institucionalistas, por exemplo, é por uma *“reconstrução da história econômica”*, apelando para um novo pacto entre *“a história e as ciências sociais a fim de contrariar a forma com os economistas têm abusado do passado”*²². Não seria um paradigma diferente da pesquisa histórica, mas um retorno da narrativa histórica em diálogo com as Ciências Sociais Aplicadas. A crítica de Boldizzoni foi assumida nessa tese na medida em que buscamos ampliar o horizonte teórico utilizado, tendo como marco de referência as formulações conceituais de império, colonização e Antigo Sistema Colonial.

Essa tese está dividida em três partes, contendo ao todo sete capítulos.

²² Francesco Boldizzoni. *The poverty of Clio*. Resurrecting economic history. Princeton: Princeton UP, 2011, p. 5-8; 140 e 146-171. Ver tb: Fernand Braudel. *História e Ciências Sociais*. Lisboa: Editorial Presença, 1990 e Caio Prado Jr. História quantitativa e método da historiografia. *Debate e crítica*. Revista quadrimestral de Ciências Sociais, nº 06, Jul. 1975.

A primeira parte, intitulada “O Norte do Estado do Brasil”, é composta por dois capítulos. No Capítulo 01: “Espaço econômico e espaço político” demonstramos como a conformação do Norte do Estado do Brasil no século XVIII é produto da interface entre o espaço econômico – litorâneo e sertanejo, produtor de efeitos da terra e consumidor de produtos europeus – e a jurisdição política exercida pelas prerrogativas, cargos e tarefas do Governador Geral de Pernambuco. No capítulo 02: “O Atlântico, as alfândegas e as frotas” demonstramos a conformação desse comércio indireto do Norte do Estado do Brasil com Recife a partir das rotas mercantis que interligavam a praça, porto e alfândega de Recife, assim com a ligação do Recife com o porto e alfândega de Lisboa, a partir das frotas mercantes portuguesas. Entendemos a alfândega de Recife como uma instituição a serviço do funcionamento e manutenção do exclusivo metropolitano e que as escalas mercantis de circulação e distribuição eram compostas pela navegação atlântica direta entre Recife e Lisboa, e navegação por cabotagem e rotas continentais entre Recife e o Norte do Estado do Brasil.

A segunda parte é composta por três capítulos e é intitulada “Mercados e Sociedades Mercantis”. No Capítulo 03, “O negócio do açúcar e as sociedades mercantis”, exploramos aspectos da dinâmica de produção e circulação do principal produto das pautas de exportação do Norte do Estado do Brasil. Evidenciamos as rotas mercantis que ligavam o porto do Recife aos engenhos da região e a partir de uma sociedade mercantil específica analisamos os aspectos relacionados ao comércio do açúcar. No Capítulo 04, “Os couros do sertão e os negócios ultramarinos”, analisamos o terceiro principal produto das pautas de exportação da região, os couros: o seu emprego e os negócios relacionados. A partir de uma sociedade de negociantes de couros do sertão e seus negócios por Lisboa, analisamos o estabelecimento e funcionamento de uma fábrica de curtir sola em Recife com privilégios outorgados pela Coroa. Já no Capítulo 05, “Madeiras de toda sorte e o Estanco Real do Pau-Brasil”, destacamos a exploração das madeiras e a relação com o Paço da Madeira em Lisboa e o negócio do pau-brasil e a Casa da Índia. Analisamos também o funcionamento do monopólio da extração e comércio do pau-brasil no século XVIII no Norte do Estado do Brasil e, a partir dos negócios de uma sociedade de ingleses instalados em Lisboa, evidenciamos aspectos do comércio de tinturaria na Europa com o pau-brasil de Pernambuco.

A terceira e última parte é composta de dois capítulos e é intitulada “Economia política colonial”. No Capítulo 06, “Políticas e práticas econômicas do Império Colonial Português”, analisamos os três principais pilares em que se fundamentaram as políticas e práticas econômicas na região durante o século XVIII e o seu papel na conformação dos negócios e das práticas mercantis, como foi visto nos capítulos subsequentes. Finalmente, no Capítulo 07, “Os negócios globais de uma Companhia monopolista”, analisamos a formação e funcionamento da Companhia Geral de

Pernambuco e Paraíba atentando, mais especificamente, para as questões sobre o crédito, oferta de escravos na região, o giro do capital, o endividamento e a realização da primeira negociação privada da Companhia para a China com capitais gestados no Norte do Estado do Brasil.

IV – As fontes documentais

O corpo documental utilizado pode ser classificado da seguinte forma: documentos produzidos pelo Estado português e suas variadas instâncias burocráticas; documentos produzidos pelas instituições mercantis; documentos produzidos por sociedades mercantis privadas e seus sócios e documentos variados do tipo descritivo ou analítico.

Serviram de fontes documentais os mais variados ofícios, despachos, petições e outros tipos documentais produzidos ou recebidos por instâncias burocráticas do Estado português, tanto em Portugal quanto no Brasil. Nos valem da documentação do Arquivo Histórico Ultramarino que foi expedida ou recebida para todas as capitanias do Norte do Estado do Brasil e algumas mais do Rio de Janeiro, Bahia, Maranhão, Pará e ofícios de Moçambique. Utilizamos também de documentos dos Institutos Históricos e Geográficos, como os Termos de Vereação do Senado da Câmara de Natal e as sesmarias do Ceará, além da documentação municipal da Câmara de Lisboa sobre as entradas dos navios oriundos do Brasil e aportados no Tejo. Igualmente relevante foram os documentos do Arquivo Público Estadual de Pernambuco e as ordens régias de Itamaracá. Soma-se a essa documentação burocrática as dezenas de cartas publicadas nos Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro e na coleção Documentos Históricos também da Biblioteca Nacional, além da documentação distribuídas em caixas e maços dos ministérios dos Negócios Estrangeiros e do Conselho do Estado.

As instituições mercantis trabalhadas nessa tese foram, especificamente, a Junta do Comércio, as Companhias pombalinas e as alfândegas de Lisboa, Recife e Paraíba. Do profícuo e extenso manancial documental da Junta do Comércio consultamos os Livros de Despacho onde tomava-se nota das solicitações encaminhadas a essa instituição, seguido de consultas e pareceres. Foram também analisados documentos avulsos, como cartas e mapas de comércio, e livros de contas da própria Junta ou de despesas específicas. As companhias de comércio foram o nosso maior desafio em matéria de pesquisa documental. O gigantesco e disperso acervo produzido pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, além de alguns documentos pontuais sobre a relação entre essa companhia e as demais, é de fato desafiador. Pelo curto tempo disponível nos arquivos portugueses, focalizamos os livros copiadores de cartas e os mapas contendo balanços das compras e vendas da Companhia. O sistema alfandegário português é formado por diversas instâncias que funcionavam como mesas de despacho específica para certos grupos de produtos. Portanto, ao tratar

da Alfândega de Lisboa, pesquisamos os conjuntos documentais referentes à Casa da Índia, ao Paço da Madeira, à Alfândega Grande do Açúcar, à Mesa dos Despachos dos Couros e Atanados, além de alguns livros sobre o despacho das Fazendas da Índia que continham informações sobre a viagem do navio Neptuno e Polifemo a Índia e China tratada no último capítulo.

Os livros de contas, copiadores de cartas, livros de entradas e saídas de fazendas das lojas e armazéns, além de dezenas de letras e conhecimento de cargas despachadas nos navios foram investigados. As sociedades mercantis de João da Costa Soares e Francisco Gomes da Costa; David Purry e Cia., juntamente com os irmãos Costa Monteiro, produziram dezenas de tipologias documentais variadas que inclui uma extensa rede mercantil de sócios, procuradores, interessados, comissários, credores, devedores, fretadores, seguradores e outros agentes ultramarinos. Graças ao problema judicial enfrentado pelos sócios João da Costa Soares e Francisco Gomes da Costa é que temos o mais variado corpo documental de uma sociedade mercantil privada, embora nem todos os livros e cartas estivessem disponíveis para pesquisa na Torre do Tombo. A documentação privada da sociedade de David Purry foi identificada, no entanto, infelizmente não dispusemos de financiamento para aquisição de cópias ou pesquisa nos acervos municipais de Neuchâtel. Nos valem, portanto, de uma escassa documentação publicada no século XIX referente a cartas particulares no afã de traçar minimamente a rede mercantil da sociedade. Dos negociantes de couro nos restaram os despachos alfandegários e seus contratos com o Estado português, além de um conflito no Juízo da Índia e Mina.

Foram analisados uma série de considerações, demonstrações, descrições, discursos, ensaios, escritos, instruções, lembranças, memórias, pareceres, princípios, regimentos, relações, relatos, roteiros, tratados e viagens escritos entre os séculos XVI a XVIII. Documentos produzidos por homens de negócio, viajantes, funcionários e os mais diversos agentes ultramarinos nas mais diversas partes do mundo. Desde os escritos divulgados no Brasil e Portugal, ou as memórias políticas de Ribeiro Sanches escritas em Paris, até as descrições sobre o comércio de sabão nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, muitos relatos foram circularam no intuito de qualificar aspectos variados do mundo dos negócios ultramarinos. Esses variados tipos de documentos além de qualificar muitos das questões sobre economia e política, serviram de base para as análises sobre a economia política colonial portuguesa setecentista.

PARTE I
O NORTE DO ESTADO DO BRASIL

CAPÍTULO 01

ESPAÇO ECONÔMICO E ESPAÇO POLÍTICO

“Quanto, Senhor, a esta Nova Lusitânia, posto que com muito trabalho e com assaz de fadiga, tanta quanto o Senhor Deus sabe, a coisa está bem propiciada, a Deus louvores, mas há muito inconvenientes e estorvos para ir a cousa em crescimento e aumento, como eu, Senhor, desejo para serviço de Deus e de Sua Alteza”

Duarte Coelho, 1546¹.

[...] o que tudo facilita a vizinhança das Capitanias, faz a total dificuldade de jamais se poder bem executar o mais pequeno plano de economia política, muito principalmente se é contrário em todo, ou em partes ao que ele [Governador de Pernambuco] mesmo pratica, não havendo por isto outro partido, mais do que esperar em tudo pelas suas determinações, para obrar em consequência, apesar de uma tão intrincada situação”.

Fernando Delgado Freire de Castilho, 1798².

Gregório Varela de Berredo Pereira, morador de Pernambuco, escreveu em 1690 um curioso relato das *“jurisdições e regalias que goza esse governo de Pernambuco”*. Intitulado *“Breve compêndio do que vai obrando neste Governo de Pernambuco o senhor Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho”*³, o autor narra o curto período que este governador permaneceu a frente da Capitania, entre maio de 1689 a junho de 1690.

No relato, o autor afirmava que Pernambuco possuía, *“tanta jurisdição como o da Bahia, pelas larguezas que tem de terras”*, e que *“tem este governo debaixo de sua jurisdição muita quantidade de gente e famílias muito nobres”*. Paralelamente à descrição dos vários aspectos das áreas produtivas de Pernambuco e dos territórios conectadas a ela, o autor foi construindo uma argumentação em torno da jurisdição política do governo de Pernambuco. De Olinda à Ilha de

¹ *Carta de Duarte Coelho ao Rei*. Vila de Olinda, 20 de dezembro de 1546. Publicada por José Antônio Gonçalves de Melo e Cleonir Xavier de Albuquerque. *Cartas de Duarte Coelho ao El Rei*. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1997, p. 99-105.

² *Carta do Capitão-Mor da Paraíba para D. Rodrigo de Souza Coutinho*. Paraíba, 07 de maio de 1798. AHU, Paraíba, cx. 33, doc. 2.420.

³ José Antônio Gonçalves de Mello. Pernambuco ao tempo do governo de Câmara Coutinho (1689-1690). *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco*. Vol. LI. Recife: CEPE, 1979, p. 257-300. Sobre a trajetória política de Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho, ver o capítulo 03 da dissertação de Marília Nogueira dos Santos. *Escrevendo cartas, governando o império: a correspondência de Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho no ultramar português (1690-1702)*. Dissertação (Mestrado em História). Niterói : UFF, 2007, p. 90-162.

Itamaracá, muitos engenhos, gado, pau-brasil e ricas águas, “*com porto de mar excelentíssimo para navios e sumacas*”, evidenciando assim a relevância da navegação atlântica e de cabotagem. Entre o rio São Francisco e Alagoas, “*muito gados e excelentíssimos tabacos*”. “*Tem este governo de jurisdição, pela costa marítima*”, muitas léguas de onde “*parte com o Maranhão, até a barra do Rio São Francisco*”. Além de tudo, aconselhou ao rei anexar a Paraíba e o Rio Grande, tendo sugerido inclusive fazer em Pernambuco um Governo Geral, tal como na Bahia⁴.

Naquela altura, Olinda era “*cabeça e metrópole de todo o Pernambuco*”, embora já não gozasse do prestígio antigo, pois o “*açoite do inimigo Holandês*” havia diminuído em muito sua importância. Era passado o tempo do “*grande e considerável negócio*”, no qual a vila era “*muita abastada riquezas, pelo muitos navios que vinham de Buenos Aires carregados de pratarias*”⁵. Era passado também o tempo que Olinda podia ser descrita como “*a maior e mais bem fundada [cidade] que houve em toda a América, que era comparada a Lisboa*”⁶. É possível que o autor estivesse retomando aqui um expediente utilizado nas cartas Duarte Coelho ao rei para qualificar as possessões a ele recebidas nas partes do Brasil no século XVI: comparar Pernambuco a Portugal, ou seja, uma Nova Lusitânia, tendo como capital Olinda que teria sido a nova Lisboa⁷.

Já Recife, para Gregório Pereira, que tinha o título de povoação naquela altura, era o lugar da “*corte de Pernambuco*”, onde morava “*muita gente, com muitas riquezas, por ser a parte onde tudo acode e vêm as frotas de Portugal a buscar os açúcares e mais drogas da terra, donde estão as alfândegas e armazéns d’El Rei*”⁸. Esse expediente narrativo que em escalas diferentes propõe uma comparação entre Olinda e Lisboa e, depois, Recife e Lisboa utilizava alegorias sobre a grandeza da cabeça do Império refletida nas colônias. No século XVI coube a Olinda, nas palavras de Gregório Pereira, a comparação com Lisboa. No século XVIII será pela riqueza, alfândega e

⁴ Gregório Varela de Berredo Pereira. *Breve compêndio do que vai obrando neste Governo de Pernambuco o senhor Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho*. Recife, 1690. In: José Antônio Gonçalves de Mello. *Pernambuco ao tempo do governo de Câmara Coutinho (1689-1690)*. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco*. Vol. LI. Recife: CEPE, 1979, p. 280-281.

⁵ Essa alusão as patacas de prata da América Espanhola evidencia o papel do negócio do açúcar na aquisição e financiamento do tráfico negreiro, afinal sem a prata não havia aquisição de tecidos na Ásia para resgate de escravos na África. Kenneth Pomeranz. *A grande divergência: a China, a Europa e a construção da economia mundial moderna*. Lisboa: Edições 70, 2013, p. 447.

⁶ Gregório Varela de Berredo Pereira. *Breve compêndio do que vai obrando neste Governo de Pernambuco o senhor Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho*. Recife, 1690. In: José Antônio Gonçalves de Mello. *Pernambuco ao tempo do governo de Câmara Coutinho (1689-1690)*. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco*. Vol. LI. Recife: CEPE, 1979, p. 281.

⁷ Evaldo Cabral de Mello. Uma Nova Lusitânia. In: Carlos Guilherme Mota. (Org.). *Viagem incompleta. A experiência brasileira*. São Paulo: Senac, 1999, p. 71-102.

⁸ Gregório Varela de Berredo Pereira. *Breve compêndio do que vai obrando neste Governo de Pernambuco o senhor Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho*, p. 282.

frotas que Recife irá sobrepujar Olinda. Fernand Braudel, ao discorrer sobre as cidades da América ibérica, não deixou de narrar essa sobreposição da antiga cidade aristocrática para a nova cidade mercante. “*Recife – a cidade dos mercadores – ergue-se ao lado da cidade aristocrática de Olinda, a dos grandes proprietários de plantações, senhores de engenho e donos de escravos*”⁹.

Dos muitos eventos e processos que marcaram a história da inserção das terras nativas transformadas em coloniais no mapa das rotas mercantis entre os séculos XVI a XVIII, destacamos alguns passos relevantes desse processo. Em primeiro lugar, partimos do pressuposto que a passagem da Nova Lusitânia para Pernambuco não só simbolizou uma modificação toponímica mas também o fato de que o plano da colonização foi elaborado em torno da produção do açúcar, ou seja, a colonização a partir de Pernambuco esteve desde o início atrelada a mobilização de recursos bélicos e investimentos para o plantio da cana e montagem de engenhos¹⁰. Nas palavras de Rodrigo Ricupero, “*o produto escolhido para viabilizar a empresa colonial foi o açúcar, aproveitando-se dentre outros fatores, das boas condições do solo*”, preços altos e demanda crescente na Europa, o que permitiu a grande prosperidade da região no final do século XVI¹¹.

O projeto de colonização a partir do açúcar permitiu investir também, além da lavoura da cana e da produção no engenho, no apresamento de índios e na armação de tumbeiros, no espraiar de jurisdições e alargar fronteiras, na fundação vilas e estabelecimento de rotinas fiscais e rotas comerciais. Nesse sentido, é possível afirmarmos que o avanço do processo colonizador português, no Norte do Estado do Brasil foram, em linhas gerais, comum ao território de Pernambuco e demais capitanias vizinhas por terem encontrado na economia açucareira os recursos necessários para a expansão.

A extração do já conhecido *pau brésil*; extensas faixas de terra litorâneas propícias ao cultivo da cana; mão de obra disponível¹²; terras ideais para o gado *vacum*, *cabrum* e *cavalar*. Depois do século XVI e do estabelecimento da economia açucareira no litoral “*é que diferenças regionais e locais, na terra tropical do Brasil, sobretudo, em relação aos solos, rede hidrográfica e*

⁹ Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV–XVIII*. Vol. 01 – As estruturas do cotidiano. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p. 477.

¹⁰ Ver as assertivas de Frédéric Mauro sobre a intercontinentalidade da expansão ultramarina e a continentalidade da colonização em *Nova História e Novo Mundo*. São Paulo: EDUSP/Perspectiva, 1969, notadamente, p. 55-117.

¹¹ Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 115. Ver: _____. O tempo dourado do Brasil no final do século XVI. In: Garrido Álvaro; Leonor Freire Costa; Luís Miguel Duarte. (Org.). *Estudos em homenagem a Joaquim Romero Magalhães*. Economia, instituições e império. Coimbra: Almedina, 2012, p. 337-348.

¹² Russel R. Menard; Stuart B. Schwartz. Porque a escravidão africana? A transição da força de trabalho no Brasil, no México e na Carolina do Sul. In: Tamás Szmrecsányi (Org.). *História econômica do período colonial*. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 03-19.

relevo” passariam ter relevância para o aproveitamento econômico de áreas mais afastadas¹³. Mais do que isso, os interesses desses primeiros donatários e suas possibilidades de retorno frente aos recursos investidos fizeram girar recursos bélicos para logo promover ganhos de conquista. Nativo por nativo, légua por légua, fosse com a extração de madeira tintória ou com a comercialização das primeiras caixas de açúcares de toda sorte, era preciso fazer valer o esforço¹⁴.

Como consequência do processo colonizador e da inserção das novas terras nos moldes de produção e comércio, destacamos o gradual processo de interligação das capitanias e territórios próximos a Pernambuco na conformação de um bloco econômico e político regional, estendendo-se no pós restauração e, ganhando amplitude durante o século XVIII. Paulatinamente, as novas terras foram inseridas nas lógicas de produção do capital mercantil e do comércio atlântico de longa distância. O contrabando do *brésil* pelos franceses foi um dos motivadores para que ainda no século XVII fosse investido, no atual território de Maceió, as bases de seu povoamento, assim como as principais áreas de mata de pau-brasil fossem exploradas entre Itamaracá e Alagoas. Não por acaso, alguns municípios do atual estado de Pernambuco nos quais no século XVII se extraíram diversas madeiras e entre elas o pau-brasil, fazem referência em seus nomes de batismo às matas de exploração, como Santo Antônio da Mata, Nazaré da Mata e São Lourenço da Mata. Significativas porções de terras litorâneas e, posteriormente, adentrando áreas cada vez mais alargadas das Capitanias da Paraíba, Itamaracá, Pernambuco e Alagoas serviram as lavouras de cana e aos engenhos de açúcar. Nas terras áridas das muitas Ribeiras existentes no sertão das Capitanias da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, foi o já aclimatado gado que, ao seu passo, movendo-se de um lado para o outro e multiplicando-se, inseriu essas terras nas lógicas mercantis coloniais¹⁵.

¹³ Célia Freire A. Fonseca. *A economia europeia e a colonização do Brasil: a experiência de Duarte Coelho*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura/IHGB, 1978, p. 280; José Jobson de Andrade Arruda. Exploração colonial e capital mercantil. In: Tamás Szmrecsányi (Org.). *História econômica do período colonial*. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 217-223 e Antonio Carlos Robert Moraes. A dimensão territorial nas formações sociais latino-americanas. In: Francisca L. N. de Azevedo; John Manuel Monteiro. (Org.). *Raízes da América Latina*. Rio de Janeiro/São Paulo: Expressão e Cultura/EDUSP, 1996, p. 143-154.

¹⁴ “É isso que constitue a verdadeira grandeza – se quisermos a todo custo encontrar grandeza – da conquista e não pelos tiros dados. Cada passo adiante, cada pedra deslocada, cada aldeia conquistada ocasiona inevitavelmente um outro passo adiante, o deslocamento de uma outra pedra, a conquista de uma outra aldeia”. Ruggiero Romano. *Os mecanismos da conquista colonial*. São Paulo: Perspectiva, 2012, p. 38.

¹⁵ Das muitas obras que problematizam a história dos sistemas produtivos no atual território que convencionamos como nordeste brasileiro, destacamos os trabalhos de síntese de Manuel Correia de Andrade. *A terra e o homem no Nordeste*. São Paulo: Brasiliense, 1963, notadamente os capítulos III a V; Mário Lacerda de Melo. *Regionalização agrária no Nordeste*. Recife: SUDENE, 1978, em especial a segunda parte do livro (p. 135-213) em que o autor trata da caracterização geral dos espaços agrários e um atualizado debate proposto no texto de Maria Yedda Linhares. *Pecuária, Alimentos e Sistemas Agrários no Brasil séculos XVII e XVIII*. *Revista Tempo*, Niterói, v. 1, n. 2, p. 132-150, 1996. Citamos também as importantes considerações de Jacques Chonchol. *Sistemas agrários en América Latina*. De la etapa prehispánica a la modernización conservadora. México: Fondo de Cultura Económica, 1994, mais especificamente o capítulo II que discute as emulações dos sistemas agrários coloniais de espanhóis e portugueses no Novo Mundo.

E, finalmente, em segundo lugar, destacamos o papel das variadas instituições e suas respectivas competências, alçadas e atribuições (jurisdições administrativas, políticas, jurídicas, fiscais, militares, fazendárias e eclesiásticas), que ao longo dos séculos foram se interpenetrando na região, estabelecidas pelo Estado português e tendo como marco regulatório as leis, normas e procedimentos outorgados pela Coroa e a legislação filipina, no primeiro nível. Num segundo nível, destacamos os conflitos de jurisdição provenientes dessas instituições e a norma estabelecidas pela metrópole e sua aplicação e funcionamento na região que acabou gerando disputas entre o Vice-rei, o Governador de Pernambuco e demais capitães-mores das Capitanias, assim como conflitos de competências, alçadas e atribuições das instituições presentes em Pernambuco (Governador General, Fazenda Real, Provedoria, Corregedoria, Ordenanças e Bispado) e os níveis de subordinação que essas instituições acabaram instaurando sobre as capitanias menores¹⁶.

As instituições políticas que ordenavam o ‘viver em colônias’¹⁷, num sentido administrativo durante o século XVIII não pressupunha, como entendemos atualmente, distinção entre variadas esferas de poder e de mando, como já havia afirmado Caio Prado Jr¹⁸. Sendo assim, essas estruturas de poder são conflituosas e excedem possíveis limites institucionais entre si e, portanto, como ponto de partida, analisaremos nesse capítulo, as múltiplas competências que o cargo de Governador General de Pernambuco detinha durante o século XVIII e sua intervenção sobre no Norte do Estado do Brasil, a partir de alguns casos e processos.

Esse capítulo se ocupa da formação da região colonial, aqui designada como o norte do Estado do Brasil, enquanto fruto do processo colonizador português, irradiado por Pernambuco e pela montagem das feitorias e dos engenhos de açúcar a partir século XVI. Ela ganhou contornos mais definidos, embora com retrocessos e avanços, somente no século XVIII, tendo em vista a variedade das forças produtivas em áreas distintas da região, no litoral e no sertão (produção e beneficiamento do açúcar e couro; extrativismo vegetal de madeiras, tabaco, algodão, drogas etc.; tráfico e comércio negreiro; comércio e importação de produtos europeus); os modos de produção (trabalho escravo e livre, negro, índio e livres pobres, na pecuária, extrativismo, produção açucareira e beneficiamento do couro); uma estrutura de centro de escoamento, regime de portos

¹⁶ Para uma incursão inicial pelos principais debates sobre os múltiplos campos jurisdicionais ver: Laura de Mello e Souza. *O sol e a sombra*. Política e administração na América portuguesa do século XVIII. São Paulo: Companhia das Letras, 2006 e Pedro Puntoni. *O Estado do Brasil*. Poder e sociedade na Bahia colonial, 1548-1700. São Paulo: Alameda, 2013.

¹⁷ Vilhena, na Bahia, afirmou ao seu destinatário em Lisboa, no fim do século XVIII e início do XIX, que “*com ingenuidade te confesso que não é das menores desgraças o viver em colônias, longe do soberano, porque nelas a Lei que de ordinário se observa é a vontade do que mais pode, se bem que mais em umas que em outras*”. Luís dos Santos Vilhena. *Recopilação de notícias soteropolitanas e brasílicas*, 1802, vol. 01. Salvador: Imprensa Oficial da Estado, 1921, p. 289.

¹⁸ Caio Prado Jr. *Formação do Brasil contemporâneo*: colônia. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 1997, p. 297-300.

atlânticos e comércio externo monopolizado que avança nas áreas produtivas (negociantes e casas comerciais próximas aos portos com negócios espalhados por toda a região; altos valores e volume de cargas transacionadas no centro da região, endividamento da produção pelo comércio) e uma estrutura jurídico-administrativa centralizada, em maior ou menor grau, em várias áreas (subordinação em variados aspectos ao centro de decisão representado pelos governadores, ouvidores, corregedores etc.).

Essa convergência entre o espaço econômico e espaço político permitiu a formação da região colonial. De certa maneira, se o açúcar permitiu a passagem da Nova Lusitânia à Pernambuco, então foi no século XVIII que o açúcar, os couros, o pau-brasil e as múltiplas competências políticas irradiadas a partir do Recife permitiram a passagem de Pernambuco no Norte do Estado do Brasil.

A FORMAÇÃO DO ESPAÇO ECONÔMICO

Reunindo esforços da Coroa, da família donatarial e dos portugueses, Pernambuco foi a base para a conquista do Norte do Estado do Brasil, alcançando a foz do Rio Amazonas. Como afirmou Ricupero, essa conquista entre a cidade de Salvador e a de Belém “foi, em linhas gerais, similar à conquista dos territórios ao sul da Capitania da Bahia, com a expulsão paulatina dos índios inimigos e de seus aliados franceses à medida que os portugueses avançavam”¹⁹. No entanto, o principal ponto de apoio para essa conquista foi a Capitania de Pernambuco, sendo, portanto, o núcleo irradiador da conquista dos demais territórios litorâneos. Ao considerarmos o Norte do Estado do Brasil conjuntamente, esse processo de conquista que demandou esforços bélicos contra os nativos se desenvolveu do final do século XVI até as duas primeiras décadas do XVII.

A medida que se avançava a conquista, repartiam-se as terras e começava-se a lavar canas, como afirmou Frei Vicente de Salvador²⁰. Um relevante aspecto na conquista de Pernambuco em relação a Bahia foi evidenciado por Rodrigo Ricupero ao afirmar que Pernambuco estruturou-se por iniciativa privada, enquanto a Bahia por iniciativa régia. Além do mais, o desenvolvimento da economia açucareira acabou atraindo um número maior de mercadores em Pernambuco, resultando num número maior de senhores de engenhos envolvidos no governo da capitania, mas também na continuidade da conquista no Norte do Estado do Brasil²¹.

Nesse processo de efetiva transformação de territórios de conquista em espaço colonial no Norte do Estado do Brasil inclui-se a conquista das capitanias da Paraíba, Rio Grande (do Norte, somente a partir de 1730) e Ceará (Siará Grande). Com forças militares, investimentos e comandantes de primeira linha oriundos de Pernambuco, as rotas de conquistas vinda de Pernambuco seguiram um roteiro que margeou o litoral, sendo conquistada, de início, a capitania da Paraíba e parte da capitania do Rio Grande. Na Paraíba as investidas de conquista foram recrudescidas a partir de 1574 e, embora tenha sido comandada pelo ouvidor geral de Pernambuco e em parte com recursos da Coroa, “a conquista da Paraíba foi uma grande empreitada da elite da capitania de Pernambuco”, que ergueu os primeiros engenhos e possibilitou a fundação da cidade de Filipéia de Nossa Senhora das Neves em 1585²². Como afirmou Regina Célia, “a Capitania

¹⁹ Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 281-283.

²⁰ Frei Vicente do Salvador. *História do Brasil, 1500-1627*. São Paulo: Weiszflog Irmãos, 1918, p. 199.

²¹ Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 304.

²² *Idem*, p. 307.

Real da Paraíba, o novo espaço aberto para a colonização, na prática funcionou, em termos populacionais e econômicos, como uma extensão das Capitanias de donatários suas vizinhas”²³.

Com a conquista da Paraíba a colonização chegou mais ao norte e o Rio Grande seguiu os mesmos padrões: generais de primeira linha de Pernambuco, moradores de Itamaracá e um novo elemento, a participação do primeiro capitão-mor da Paraíba. Natal, fundada em 1597 sob o comando do irmão da esposa do primeiro donatário de Pernambuco, logo dividiu as melhores terras, inclusive as poucas propícias para lavoura da cana aos seus filhos²⁴. Os primeiros cronistas da colonização, como por exemplo Gaspar de Samperes (1607), Diogo Campos Moreno (1609), Ambrósio Fernandes Brandão (1618) e Frei Vicente de Salvador (1627), evidenciaram o potencial que as terras do Rio Grande teriam para a criação de gado, além de terem registrado a construção do forte dos Reis Magos como uma relevante base militar.

No final do século XVI caminhos sertanejos foram sendo desbravados e as entradas dos conquistadores foram de encontro as ribeiras que, gradativamente, foram sendo ocupadas com o estabelecimento de fazendas de gado. Enveredando pelas ribeiras da Paraíba e Rio Grande, alcançado a do Jaguaribe na capitania do Siará Grande, onde se encontravam com as correntes conquistadoras litorâneas, em 1612 foi fundada a primeira povoação na barra do Ceará sob o comando dos militares e moradores de Pernambuco, Itamaracá, Paraíba e agora também de um tenente da recém conquistada capitania do Rio Grande.

Mas em que medida a fundação das capitanias da Paraíba, Rio Grande e Ceará, ou seja, a repartição do litoral e das porções territoriais da América portuguesa pesaria nesse processo de conquista? Um olhar sobre as narrativas posteriores à conquista dessas capitanias sugere uma explicação. Em 1612, Diogo de Menezes escreveu ao rei Felipe II em resposta de uma carta enviada um ano antes, em que este pedia “*parecer sobre a conquista do Maranhão para se poder resolver no que convém à mesma conquista*”. Dentre as questões suscitadas pelo monarca a Diogo de Menezes sobre a conquista do Maranhão, este afirmou que “*deve se haver de repartir as terras fazendo-se a dita conquista*”, tendo em vista que, “*a costa é tão estendida, para o sustento e aumento do mesmo sitio em capitanias e lugares que se possam socorrer uns aos outros*”²⁵. De acordo com Rodrigo Ricupero, “*a colonização das terras americanas pelos portugueses seguiu uma dinâmica diferente de outras áreas*”, tendo em vista que a preocupação primeira era a

²³ Regina Célia Gonçalves. *Guerra e açúcares*. Política e economia na Capitania da Parayba (1585-1630). Bauru: EDUSC, 2007, p. 88.

²⁴ Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 314-315.

²⁵ *Carta de Diogo Menezes ao Rei*. Bahia, 1 de março de 1612. *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVI, 1904, Rio de Janeiro: Officina Typographica da Biblioteca Nacional, 1905, p. 308-10.

“garantia da posse do território, o que se verificou só ter sido possível [...] com o povoamento efetivo”, o que desencadeou outra fase: “dar suporte econômico a essa ocupação” e a estruturação de “uma produção de gêneros para o comércio europeu”²⁶. Nesse sentido, o avanço da colonização foi se estruturando em fundar capitanias para, nas palavras de Diogo de Menezes, conquista, terras, sustento, aumento e socorro das mesmas, sendo útil aos conquistadores e ao Rei pela qualidade das terras e as utilidade ‘infinitas’ que delas se podia tirar.

O relato do Marquês de Basto de 1630 reforça essa premissa em relação as capitanias e a conquista do território ao afirmar a Capitania do Ceará “é uma mui e pequena povoação (é a primeira onde começa o governo do Maranhão) com um reduto, com duas peças de ferro, mais para conter na obediência os índios, dos quais há muitos ali, do que para outro efeito”, justificando que ela só existe para se conservar “aquele posto, sem importância a outro qualquer respeito, por não ter porto, estando junto ao mar, e nem a terra ser de proveito algum”²⁷. A análise de Regina Gonçalves acerca da conquista da Paraíba e a luta com os nativos melhor explica esse estado de coisas. De acordo com a historiadora, “conquistar definitivamente a Paraíba significava conquistar a possibilidade de expansão do modelo de ocupação da terra que o vencedor defendesse”. Do ponto de vista dos reinóis, estabelecidos na Capitania de Pernambuco e Itamaracá, o rio Paraíba “representava a fronteira norte da expansão do povoamento e da exploração econômica da terra, com base na agromanufatura açucareira”, como também representava um importante “baluarte da defesa daquilo que já haviam conseguido implantar nas capitanias do sul”²⁸.

Assim sendo, a história da conquista do Norte do Estado do Brasil relaciona-se diretamente com a da capitania de Pernambuco e mais especificamente com a necessidade de garantir a segurança necessária para o desenvolvimento da colonização nesse territórios, partindo de um prolongamento, ou melhor, um espaço econômico em expansão, “cujos tentáculos estendiam-se para o norte, para as áreas de fronteiras, em busca de novas terras e mão de obra que iam

²⁶ Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 106.

²⁷ Marques de Basto. *Memórias Diárias da Guerra do Brasil por espaço de nove anos, começando em 1630*. Organizado por Alexandre José de Mello Moraes e Ignácio Accioli de Serqueira e Silva. Rio de Janeiro: Typ. de M. Barreto, 1855, p. 30.

²⁸ Regina Célia Gonçalves. *Guerra e açúcares*. Política e economia na Capitania da Parayba (1585-1630). Bauru: EDUSC, 2007, p. 36. De acordo com um autor anônimo, no final do século XVIII, “a cidade da Paraíba é povoada de muita e bastante gente com muitos engenhos que fazem pela qualidade da terra igual açúcar na verdade ao da Bahia, mas todos os seus moradores pobres e cativados, por quanto aquele porto nunca vai embarcação de Angola, e para se proverem de peças embarcam o seu açúcar para Pernambuco para de lá lhe virem as peças, e fazendo-se este negócio por mãos alheias lhes vem a sair caríssimas que nunca poderão ser bem fabricadas”. Anônimo. *Informação do Estado do Brasil e suas necessidades*. [fim do século XVII]. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo 25, Rio de Janeiro: 1862, p. 467-468.

sistematicamente incorporadas à lógica do capital mercantil”²⁹. A formação e consolidação desse espaço econômico a partir das novas áreas conquistadas, que abarcaram as terras ao norte do Rio São Francisco até a Capitania do Ceará, foi um empreendimento dos negociantes e da elite açucareira instalada em Pernambuco.

Nesse sentido, o processo de conquista, empreendido a partir de Pernambuco e que beneficiou parte da elite de Pernambuco, contribuiu para a consolidação de uma preponderância econômica de Pernambuco sobre as demais capitanias do Norte do Estado do Brasil. Para Caio Prado Jr., Pernambuco foi uma das “*capitanias de colonização ou de progresso mais antigo*”³⁰, sendo a partir dela, da economia açucareira e do dimensionamento regional da colonização que foi se desenhando uma conquista, paulatina e segura, dos territórios próximos a Pernambuco, instaurando uma colonização baseada na economia açucareira e mão de obra escrava.

Litoral extrativista e açucareiro, sertão pecuarista. Nas primeiras décadas do século XVIII, o interior do território, hoje chamado de sertão nordestino, foi incorporado, quase que plenamente, ao capital mercantil e mercado internacional, a partir de uma verdadeira guerra colonial pelo aproveitamento de novas terras. O litoral que vinha sendo explorado e sistematicamente incorporado ao espaço econômico, encontra nos esforços bélicos da última década do século XVII e as primeiras do XVIII, sua quase junção com o sertão conquistado aos tapuias.

A conhecida “Guerra dos Bárbaros” é o evento mais expressivo desse movimento: aos primeiros reinóis instalados na capitania de Pernambuco coube a conquista do litoral. Posteriormente, coube aos moradores das capitanias, com auxílio externo, a conquista das regiões interioranas dos sertões, financiada, em grande medida, não somente pelo rei, mas pelo trabalho dos colonos e rendimentos das capitanias vizinhas, sobretudo, as do Rio Grande do Norte e Ceará³¹. A maior integração do litoral e sertão ao espaço econômico regional dependeu dos esforços dos

²⁹ Regina Célia Gonçalves. *Guerra e açúcares*. Política e economia na Capitania da Parayba (1585-1630). Bauru: EDUSC, 2007, p. 64 e 181.

³⁰ Caio Prado Jr. *Formação do Brasil contemporâneo*. Colônia. São Paulo: Brasiliense, 1987, p. 278. (1ª ed. 1942). Nos dizeres de Jobson Arruda, uma capitania da “*velha economia colonial brasileira*”. José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 210-212.

³¹ Os elementos sociais presentes nesse conflito (sesmeiros, missionários, paulistas, foreiros, rendeiros, vaqueiros, moradores) contribuíram cada um ao seu modo, para os desígnios e interesses da Coroa, atentando para o fato que estes também possuíam seus próprios interesses. Mais do que um jogo pela posse de cargos de mando, os conflitos que surgiram ao longo de quase 30 anos entre colonos, paulistas e missionários refletiam a competição pela posse da terra e usufruto da mão-de-obra indígena. Maria Idalina da Cruz Pires. “*Guerra dos Bárbaros*”: resistência indígena e conflitos no nordeste colonial. Recife: FUNDARPE, 1990, p. 114. Como apontou Pedro Puntoni, “*as vilas, as fazendas e os currais entregavam gados e farinhas aos seus protetores, acreditando que estes custos seriam menores do que as perdas no caso de um ataque dos índios*”. Pedro Puntoni. *A Guerra dos Bárbaros: povos indígenas e a colonização do sertão nordeste do Brasil, 1650-1720*. São Paulo: HUCITEC, 2002, p. 212. Ver: Kalina Vanderlei Silva. *Nas solidões vastas e assustadoras*. A conquista do sertão de Pernambuco pelas vilas açucareiras no séculos XVII e XVIII. Recife: CEPE, 2010.

colonos e de seus interesses privativos e, portanto, o esforço de conquista do sertão foi um empenho, que podemos resumir a partir das palavras de D. Domingos Loreto Couto em 1757: “*glorie-se a Nobreza de Pernambuco do esplendor do seu nascimento [...]. Glorie-se da sua nobreza, mas advirta, que cada brasão que logra, é um empenho, que o obriga a obrar bem*”³².

Os eventos econômicos, políticos e bélicos e essa conjuntura expansionista sertaneja do Norte do Estado do Brasil no século XVIII, que reproduz o movimento expansionista colonial moderno do início do século XVI, é o ponto de partida para analisarmos esse espaço econômico. De acordo com Braudel, “*a partir do fim do século XVII, um forte ímpeto de vida [e expansão] sacode o conjunto das Américas, completa-se uma primeira organização do espaço econômico*”. Assente a esse processo de formação de um espaço econômico e integração à economia-mundo, individualizam-se tanto na América espanhola e, acrescentamos também, na portuguesa, mercados regionais, “*no próprio interior de divisões administrativas precocemente criadas, zonas quase vazias e que acabam por se encher de homens, estradas, comboios de animais de carga*”³³. Com avanços e retrocessos, a custa de numerários que mobilizaram contingentes humanos e bélicos, a integração entre litoral e sertão, mesmo que de forma incompleta, ganha expressão quando se espriam as atividades econômicas que nos remetem a produção, distribuição e consumo de bens. Assim como a mão de obra e as relações de trabalho empregadas nos diversos engenhos litorâneos que necessitam do gado, couro e gordura das diversas fazendas sertanejas e que, conjuntamente, passam a produzir para o mercado externo e receber importações europeias.

Essa circulação inter-regional de gêneros importados e exportação de produtos, circunscrita a um conjunto espacial determinado mas nunca fechado em si, que vai de Alagoas ao Ceará, encontrará na principal praça comercial da região funções nucleares específicas dentro desse espaço econômico. Recife desempenhará um papel chave no sistema colonial português no Norte do Estado do Brasil. O açúcar, sobretudo, mas não apenas, a partir do século XVII, impulsionou a integração espacial entre mercados extractivistas de pequeno porte e permitiu uma maior circulação de bens, produtos e investimentos do litoral ao sertão, além de impulsionar o financiamento do

³² D. Domingos Loreto Couto. *Desaggravos do Brasil e Glorias de Pernambuco* (1756-57). Rio de Janeiro: Officina Typographica da Biliotheca Nacional, 1904, p. 225.

³³ Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo: século XV-XVIII*. Vol. 03: o tempo do mundo. São Paulo: Martins Fontes, 2009, p. 362. As questões sobre espaço econômico e região, inclusive a utilização de recortes temporais parecidos, são devedoras do trabalho de Marcello Carmagnani. De acordo com o historiador chileno, três regiões diferentes desenvolveram-se economicamente no Chile quando do acesso a importações europeias e demandas exportadoras espanholas. Marcello Carmagnani. *Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniale: le Chili (1680-1830)*. Paris: SEVPEN/École Pratique des Hautes Études – VI^e Section Centre de Recherches Historiques, 1973.

tráfico negreiro e a expansão da utilização da mão de obra africana em atividades diversas³⁴. No século XVIII temos um cenário de ampliação dessa integração de espaços produtivos e impulsionamento da circulação com o comércio do couro e outros produtos do sertão. Essas relações entre diferentes espaços produtivos não nasceram por um livre, franco e global processo. Foram sim, regulados por marcos legislativos e de interesse metropolitano, de modo que estes aspectos de cunho colonial modelam em partes, a forma que tomam os circuitos do mercado inter-regional.

Entre os séculos XVI e XVII foi a produção e, sobretudo, o elevado comércio do açúcar e, em menor medida, os demais produtos coloniais que permitiram uma crescente circulação de numerários e créditos na colônia, inclusive o ouro. Como afirmou Celso Furtado, “a formação de um sistema econômico de alta produtividade e em rápida expansão na faixa litorânea do nordeste” assegurou recursos para defesa da costa e intensificou a exploração do interior do território, surgindo assim “um mercado capaz de justificar a existência de outras atividades econômicas”³⁵.

Ao passo que se modelou e se expandiu um *mercado interno colonial*³⁶, a integração da região nos circuitos mercantis de longa distância recrudescer pela disponibilidade de terras nos sertões, a capacidade empresarial dessas novas terras e também a própria expansão demográfica e de consumo que requeria a necessidade de saldar com produtos coloniais, o volume das importações de manufaturas que entraram na região. Como veremos no capítulo 02, os moldes e práticas de uma colonização que preconizou poucos portos e muitos navios permitiu que os fluxos comerciais a partir da praça de Recife articulassem os diversos espaços produtores e consumidores intracapitanias, cujo interior, a partir das ribeiras, arraiais e vilas, mantiveram outras escalas de distribuição e comércio. A característica comum a todas as áreas específicas da região é que, além de serem atividades produtivas de matérias-primas e extração, se especializaram em algum produto que despertou o interesse dos negócios ultramarinos.

³⁴ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial* (1777-1808). 9 ed. São Paulo: HUCITEC, 2011, p. 68; Luiz Felipe de Alencastro. A rede econômica do mundo atlântico português. In: Francisco Bethencourt, Diogo Ramada Curto. (Dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 122-129 e Jorge Pedreira. A economia política do sistema colonial. In: João Luís Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. *O Brasil Colonial*, vol. 3 (ca. 1720 – ca. 1821). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 419-460.

³⁵ Celso Furtado. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 92. (1ª ed. 1959).

³⁶ Ver os debates propostos por Maria Yedda Linhares em diversos textos, notadamente, Maria Yedda Linhares; Francisco Carlos Teixeira da Silva. Região e História Agrária. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v.8, n.15, 1995, p. 17-26, os exemplo de Amaral Lapa sobre o comércio nas áreas de mineração. José Roberto do Amaral Lapa. *Economia colonial*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973, p. 9-110 e *O Antigo Sistema Colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1982. (Col. Primeiros Passos, n. 08) e um debate historiográfico atualizado sobre mercado interno no período colonial em Cláudia Maria das Graças Chaves. *Melhoramento no Brasil: integração e Mercado na América portuguesa (1780-1822)*. Tese. Niterói: UFF, 2001.

Para melhor exemplificar a essa conformação do espaço econômico setecentista a partir da integração litoral/sertão e alguns aspectos da geografia econômica do Norte do Estado do Brasil, resolvemos utilizar as informações de um extenso relatório econômico e social da região produzido em 1774. Celso Furtado chamou esse longo processo de integração das unidades produtivas açucareiras e pecuaristas no Norte do Estado do Brasil como “*formação do complexo econômico nordestino*”. Avançamos na análise de Furtado quando identificamos maior diversidade de unidades produtivas e aproveitamento econômico da região no século XVIII, como as fabricas de curtir sola no litoral e no sertão, mas também a presença de mão de obra escrava nessas unidades sertanejas e sua ligação com o mercado de exportação, assim como a extração do pau-brasil e outras madeiras, como veremos nos capítulos 04 e 05.

Esse relatório sobre a “*Capitania de Pernambuco e das suas anexas*” contabilizou ‘engenhos’ e ‘aumentos’, além de outros aspectos, do Norte do Estado do Brasil em 1774. De acordo com a Breve Notícia da Capitania do Seará Grande, “*governo subalterno ao de Pernambuco*”, é formada de quatro ribeiras. A ribeira do litoral e suas vilas e freguesias contavam naquela altura com 93 fazendas de gado. Na Ribeira do Acaraçu, havia um pequeno comércio de carnes secas, mas também de couros para exportação, além de madeiras de tinturarias variadas, como pau-violete a partir de três pequenos portos. Só nessa ribeira existiam 325 fazendas. Já Ribeira do Jaguaribe “*é de grosso comércio*”. Na freguesia de Nossa Senhora do Rosário das Russas, divisa com as Ribeiras do Assú e Apodi, sertão da Capitania do Rio Grande do Norte, havia 123 fazendas de gado, assim como na freguesia vizinha de Santo Antônio de Quexeramobim existam 117. Na Ribeira do Icó, divisa com o Piauí, 314 fazendas. Ao todo, a Capitania do Ceará já contava com 962 unidades produtivas pecuaristas.

A Capitania do Rio Grande do Norte, também “*governo subalterno ao de Pernambuco*” possuía 5 ribeiras. Na Ribeira do Norte havia 5 modestas “*engenhocas das quais algumas delas fazem finos açucares de bom peso que encaixam*” e matas para extração do pau-brasil, em compensação contava com 283 fazendas pecuaristas distribuídas, sobretudo, nas Ribeiras do Seridó, Assú e Apodi, alto sertão da Capitania. Na Ribeira do Assú, área que concentrou muitos dos conflitos da ‘Guerra dos Bárbaros’, tinha naquela altura “*algum comércio, por virem todos os anos três ou quatro barcos as oficinas de carne secas e couramas*” destinadas a exportação. A Vila de Portalegre, por exemplo, já era uma “*famosa serra onde plantam*” com “*bastante portugueses, moradores e agregados*”.

A Capitania da Paraíba, também “*subordinada a Pernambuco*”, possuía “*deliciosas vargens que compreende os engenhos do melhor açúcar da América*”, com rios navegáveis para a “*condução das caixas*” e das toras de madeiras. Dispunha no total de 37 engenhos e 869 fazendas

de gado distribuídas pelo seu vasto sertão. A Vila do Pombal, “*situada no centro do sertão*”, é “*salutífera, tem grande comércio de gados vacum e cavalar..., minas de excelente ouro que se acham vedadas*”.

As terras de Itamaracá, nessa altura já suprimida em seu governo autônomo, contava com 51 engenhos e largas matas de brasil. Já Igarauçu apresentava dois curtumes e 52 engenhos, enquanto o termo de Olinda apresentava 12 curtumes e 69 engenhos de fazer açúcar. As freguesias de Pedro Gonçalves, Moriceba, Cabo, Ipojuca e outras, todas do termo da vila do Recife, contava com 124 engenhos, dois curtumes e muitas matas de pau-brasil. Porto Calvo e suas freguesias, juntamente com Alagoas, ou seja, as Lagoas de Pernambuco e Vila do Penedo, terras ao sul do Recife, existiam 73 engenhos e 320 fazendas que eram além de gado, da produção de tabaco³⁷.

Esse panorama do espaço econômico resume, em linhas gerais, nossos argumentos sobre a conformação dessa região a partir de uma pequena amostragem da geografia econômica da segunda metade do século XVIII³⁸. Para uma análise aprofundada desses elementos que possibilitaram a conformação do Norte do Estado do Brasil, no século XVIII, é imprescindível a noção de estrutura na formação dos complexos histórico-geográficos, como foi preconizado por Vitorino Magalhães Godinho, nos conduzindo o problema de uma colonização intercontinental que reproduz, numa

³⁷ *Ideia da população da Capitania de Pernambuco e das suas anexas, extensão de suas Costas, Rios e Povoações Notáveis, Agricultura, número de Engenhos, Contratos e Rendimentos Reais, aumento que este tem tido desde o ano de 1774 em que tomou posse o Governado das mesmas Capitánias o Governador e Capitam General Jozé Cezar de Meneses, 1774. Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XL, 1918. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas da Bibliotheca Nacional, 1923, p. 01-111.

³⁸ A historiografia recente sobre as capitanias do Norte do Estado do Brasil tem evidenciado esse desenvolvimento econômico a partir das diversas forças produtivas e tipo de mão de obra empregada. A caráter de exemplo, citamos: sobre propriedades fundiárias variadas na pecuária, cf.: Muirakytan Kennedy de Macêdo. *Rústicos cabedais*: patrimônio e cotidiano familiar nos sertões do Seridó [Capitania do Rio Grande do Norte] (Séc. XVIII). 286 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais), UFRN, Natal, 2007, p. 84-145 e José Correa da Silva. *Em busca de distinção e riquezas*: patrimônios materiais e poder no sertão do rio Piranhas, Capitania da Parahyba Norte (segunda metade do séc. XVIII). 170 f. Dissertação (Mestrado), UFPB, João Pessoa, 2013, p. 30-51. Propriedades fundiárias algodoeiras, cf.: Ana C. Teixeira Leite. *Estrutura fundiária e capital comercial*. O algodão no Ceará. 256 f. Tese (Doutorado), USP, São Paulo, 1993, p. 67-120. Para alguns exemplos de pesquisas atuais que evidenciam relações diversas no mundo do trabalho, cf.: Myrianne C. O. De Albuquerque. *As mulheres no espaço público colonial de Natal*: “daninhas” e “mal procedidas”. 51 f. Monografia (graduação). UFRN, Natal, 2007. Oficiais de ofícios especializados nas áreas urbanas, cf.: Henrique Nelson da Silva. *Trabalhadores de São José*: artesãos do Recife no século XVIII. 216f. Dissertação (mestrado), UFPE, Recife, 2010, p. 64-113. Trabalho indígena no extrativismo vegetal e mineral, cf.: Fátima Martins Lopes. *Em nome da liberdade*: as vilas de índios do Rio Grande do Norte sob o diretório Pombalino no século XVIII. 2005. fls 700. Tese (Doutorado em História), UFPE, Recife, 2005, p. 52-100 e Carmem Lúcia Lins Cavalcanti. *As Minas de Salitre em Campos de Buíque*. Um Caso de Utilização da Mão-de-Obra Indígena na Capitania de Pernambuco (1698-1706). 110 f., Dissertação (Mestrado), UFPE, Recife, 1999. Homens brancos pobres livres no extrativismo vegetal, cf.: Guillermo Palacios. *Campesinato e escravidão no Brasil*: agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817). Brasília: UnB, 2004. Trabalho escravo nas áreas urbanas, cf.: Cláudia Viana Torres. *Um Reinado de Negros em Um Estado de Brancos*. Organização de Escravos Urbanos em Recife no Final do Século XVII e início do Século XIX (1774-1815). Dissertação (Mestrado), UFPE, Recife, 1997. Trabalho escravo e livre nas áreas rurais, cf.: Maria Sylvania Porto Alegre. *Vaqueiros, agricultores, artesãos. Origens do Trabalho Livre no Ceará Colonial*. *Revista de Ciências Sociais*, v. 20/21, n. 1/2, 1989/1990.

escala menor, as lógicas mercantis coloniais na região³⁹. Sendo assim, tendo em vista a questão central desse capítulo, a formação do espaço econômico a partir da importação e exportação de produtos coloniais e europeus, é preciso analisar a relevância do único porto do Norte do Estado do Brasil que manteve, durante todo o período colonial, uma navegação mercantil regular e permitida com Portugal e o mercado negreiro na África.

A vila dos mercados: Recife enquanto ponto nodal no espaço econômico

O lugar escolhido por Duarte Coelho para abrigar a sede da Nova Lusitânia foi ao lado das várzeas de diversos rios, propício ao plantio da cana e a instalação dos primeiros engenhos. Por outro lado, das condições peninsulares que de Olinda saíam em encontro ao Rio Beberibe, havia os arrecifes naturais com condição de abrigar um porto. Como afirmou José Menezes, “*Duarte Coelho, numa ação racional, própria de um pensar bem natural e presente nos militares habituados às guerras, vislumbrou a escolha da sede administrativa da capitania ao lugar da produção e como consequência ao do embarque dessa para o exterior*”. Essas características geográficas “*funcionaria perfeitamente quando os engenhos que produziam o açúcar estiverem situados naquelas várzeas e aproveitassem os rios como estradas naturais do escoamento*”. Situado numa costa plana e baixa, Duarte Coelho aproveitou da confluência dos rios Beberibe e Capibaribe que forma uma laguna ao abrigo do Recife, “*o Recife é duma peça só, protegendo a península onde se estabeleceu a cidade do Recife*”, para abrigo das frotas⁴⁰. Se a Nova Lusitânia do primeiro donatário era uma área modesta, as lavouras de cana e engenhos foram alargando-se paulatinamente e antes da invasão holandesa já comportava expressiva quantidade de ‘fábricas de açúcar’ entre Iguaçu e o Capibaribe, conferindo assim uma relevância econômica a Olinda e seu termo⁴¹.

Durante o século XVII, ao passo que Pernambuco prosperava como a terra do açúcar, Olinda prosperou como a vila dos senhores de engenhos. Economia e política se personificavam na figura do senhor de engenho e como espaço político de representação havia as instituições coloniais centralizadas em Olinda, sobretudo, a Câmara da Vila. No outro lado do globo, a doce riqueza do Brasil despertou os interesses mercantis de diversas potências ultramarinas, no entanto, foram os

³⁹ Vitorino Magalhães Godinho. A evolução dos complexos histórico-geográficos. In: _____. *Ensaio sobre a história de Portugal*. Vol. 02. Lisboa: Sá da Costa, 1968, p. 13-23.

⁴⁰ José L. de Mota Menezes. Olinda e Recife: 1537-1630. *Oceanos*. A construção do Brasil urbano, n. 41, jan./ mar. 2000, Lisboa: CNCDP, 2000, p. 140 e Frédéric Mauro. *Portugal, o Brasil e o Atlântico* (1570-1670). Vol. 01. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, p. 147 e vol. 02, p. 254.

⁴¹ Evaldo Cabral de Mello. *A ferida de Narciso*. Ensaio de História Regional. São Paulo: SENAC-SP, 2001. (Col. Livre Pensar, n. 10), p. 12 e _____. *Olinda restaurada*. Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654. Rio de Janeiro: Topbooks, p. 87-138.

acentuados conflitos entre Portugal e os Países Baixos pelo controle desse produto que marcou os episódios diplomáticos, bélicos e de conquista dos neerlandeses no Estado do Brasil, entre 1630 a 1654, pelo menos⁴².

A guerra de conquista dos holandeses resultou no incêndio de Olinda e como os arrecifes já abrigavam as naus mercantes, optaram por Recife para fundar a Nova Amsterdão. No governo de Maurício de Nassau o povoado passou a ser a Cidade Maurícia e suas transformações e equipamentos urbanos promoveram relevantes melhorias no porto e concentração das casas comerciais na praça de Recife⁴³. O *Tempo dos Flamengos* ou o *Brasil Holandês* teve uma porta de entrada. Foi no porto do Recife que entraram as naus da Companhia das Índias Ocidentais, a WIC, e foi nesse mesma área portuária que o capital holandês passou a ser empregado em estruturas de pavimentação, palácios do governo, melhorias portuárias⁴⁴.

“Tinha Olinda todas as superioridades. Situação magnífica, ares saudáveis, água em abundância, terreno fértil e vegetação opulenta”. Já Recife, “era uma ponta de areia, estéril, despida de arvoredo, fétida e doentia”. Porém, ao contrário de Olinda, “havia ali um ancoradouro, porta aberta ao comércio”. Assim descreveu, com bastante verdade, o escritor José de Alencar em 1873, numa crônica sobre uma das mais expressivas revoltas da América portuguesa: a Guerra dos Mascates⁴⁵. Saíram os holandeses, ficou a Cidade Maurícia. Recife tinha atingido um grau de urbanidade e relevância nas rotas comerciais que dispensava a passagem por Olinda, vila decadente e em ruínas depois da guerra⁴⁶.

A urbana praça do Recife foi onde passaram a circular os produtos, numerários e créditos dos portugueses para a retomada da colonização no Norte do Estado do Brasil e nos dizeres de Manuel dos Santos em 1712, os portugueses que aportaram em Recife nessa conjuntura, “*chegaram a adquirir pela sua indústria (a que eles [os filhos da terra] chamam roubo) os cabedais que os*

⁴² Evaldo Cabral de Mello. *O negócio do Brasil*. Portugal, os Países Baixos e o Brasil, 1641-1669. Rio de Janeiro: Topbooks, 2003, p. 23-60.

⁴³ Evaldo Cabral de Mello. *Olinda restaurada*. Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654. Rio de Janeiro: Topbooks, 2003, p. 53.

⁴⁴ José Antônio Gonsalves de Mello. *Tempo dos flamengos*. Influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil. Recife: BNB, 1979, p. 35-127.

⁴⁵ José de Alencar. *Guerra dos Mascates*. Crônica dos tempos coloniais. Rio de Janeiro: José Olympio, 1951, p. 104-105. (1ª ed. 1873).

⁴⁶ Do porto partem as “*direções geográficas das cadeias mercantis*”, que, de acordo com Immanuel Wallerstein, não se estabelecem de forma aleatória, pois, seus pontos de origem podem ser múltiplos, mas seus pontos de destino tendem a convergir para outras áreas de produção e comércio, ou seja, o aumento de rotas e destinos. Immanuel Wallerstein. *Capitalismo histórico e civilização capitalista*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2001, p. 28. Ver tb: Antonio Carlos Robert Moraes. *Geografia histórica do Brasil*: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica. São Paulo: Annablume, 2009, p. 62-63. A cidade que cria a região, como diria o francês Halford Mackinder a partir das palavras da geógrafa Sandra Lencioni. *Região e geografia*. São Paulo: Edusp, 2009 (1 ed., 1999), p. 108.

filhos do Brasil pela sua ociosidade (por não dizer preguiça) costumam desperdiçar”⁴⁷. George Souza chamou atenção para esse longo processo de reinserção de negócios e contingente humano na região pós domínio holandês, concluindo que “*a recomposição do setor mercantil em Pernambuco inicia-se com elementos dos próprios efetivos trazidos do Reino e com gente ligada a eles*”. De acordo com as pesquisas do historiador, que levantou 429 nomes de homens que durante a primeira metade do século XVIII em algum registro foram identificados como negociantes ou praticantes de alguma atividade mercantil, 92% eram reinóis, com uma preponderância de emigrantes da região do Minho⁴⁸.

Esse longo processo de recomposição do setor mercantil português na região enfrentou uma questão crucial: os vivos embates com os antigos senhores de engenho de Olinda e seus descendentes pelo controle político e poder de mando na Capitania de Pernambuco, inclusive por cargos na Câmara de Olinda. Essas disputas foram personificadas nas manifestações belicosas entre os mazombos (nascidos no Brasil) instalados em Olinda, contra os “mascates” (negociantes do Reino) instalados em Recife. Relevante perceber que o excessivo endividamento da açucarocracia frente aos negociantes também permitiu um crescimento do poder político dos “mascates”⁴⁹. “*Nos fins do século XVII, a mascataria já não se contenta com ganhar dinheiro; quer também ascender às posições de poder*”⁵⁰ e em 1710, D. João V envia uma ordem para que o governador de Pernambuco elevasse Recife a condição de vila, atendendo assim uma das demandas dos mascates, que era influir sobre as decisões políticas da Capitania de Pernambuco e seu termo.

As querelas entre mazombos e mascates se acirraram com o processo de demarcação do termo da Vila do Recife. Os mazombos reiteraram a D. João V sua posição privilegiada de restauradores que devolveram a Portugal o domínio do Norte do Estado do Brasil e não poderiam agora ter seus poderes e rendimentos diminuídos⁵¹. Afinal, a demarcação da nova vila pressupunha também demarcação jurisdicional, cobranças de dízimos e emolumentos diversos que em alguma medida, acabaram significando uma diminuição de rendimentos para a Câmara de Olinda. Nesse

⁴⁷ Manuel dos Santos. *Calamidades de Pernambuco*, 1712. Recife: Governo de Pernambuco, 1986, p. 16.

⁴⁸ George F. C. de Souza. *Tratos e mofatras*. O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: EDUFPE, 2012, p. 83-106.

⁴⁹ José Antônio Gonsalves de Mello. Nobres e Mascates na Câmara do Recife, 1713-1738. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LIII, 1981. Recife: CEPE, 1981, p. 113.

⁵⁰ Evaldo Cabral de Mello. *O Nome e o Sangue*. Uma parábola familiar no Pernambuco colonial. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000, p. 41-42.

⁵¹ Autor anônimo. *Guerra civil ou Sedições de Pernambuco*. [séc. XVIII, possivelmente 1713-1715]. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Tomo XVI. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert, 1853, p. 6 e Evaldo Cabral de Mello. *Rubro Veio*. O imaginário da restauração pernambucana. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997, p. 107-108.

processo de formação patrimonial e de receitas da nova câmara a poucas léguas de distância da Câmara de Olinda, os homens da governança de ambas as vilas se enfrentaram⁵².

É nesse contexto de vivas mudanças e do recrudescimento do imperativo colonial – o comércio⁵³, que o reconhecimento de Recife como vila por parte da Coroa e a instalação do pelourinho em 1711 sela a vitória da mercancia sobre a antiga elite do açúcar de Olinda⁵⁴. “*De um lado, o Recife constituía a sede do comércio reinol, Olinda, de outro, representava apenas a fachada urbana de uma nobreza inteiramente ruralizada*”⁵⁵. Embora a Guerra dos mascates tenha se desenrolado até 1715, a lide mercantil já havia vencido e Recife passou a ser a sede do comércio e da vasta região do Norte do Estado do Brasil. Nos dizeres de Evaldo Cabral, “*o Recife especializou-se em urbe comercial e financeira, onde campeava o administrador colonial, o negociante estrangeiro ou judeu*”⁵⁶. O Pe. Manuel Aires de Casal, em 1817, chegou mesmo a comparar Recife à principal cidade marítima, centro comercial, fabril e portuário da Líbia, a cidade de Trípoli. Por outro lado, Olinda, “*noutro tempo considerável, rica e florescente [...] quando já estava bem decaída com a tomada dos holandeses, é hoje pobre, e mal povoada em razão da vizinhança do Recife, que lhe roubou todo o comércio*”⁵⁷.

Compartilhamos da opinião de Stuart Schwartz para quem, no século XVII, “*a comunidade mercantil do Brasil, concentrada nos portos de Recife, Rio de Janeiro e especialmente Salvador*

⁵² George F. C. de Souza. Patrimônio, jurisdição e conflito na América portuguesa: Pernambuco, século XVIII. In: Carla Mary Oliveira; Mozart Vergetti Menezes; Regina Célia Gonçalves (Org.). *Ensaio sobre a América Portuguesa*. João Pessoa: EDUFPA, 2009. p. 81-96.

⁵³ Afirmou Fernando Novais: “*é no regime do comércio entre metrópoles e colônias que se situa o elemento essencial desse mecanismo. Reservando-se a exclusividade do comércio com o Ultramar, as metrópoles europeias na realidade organizavam um quadro institucional de relações tendentes a promover necessariamente um estímulo à acumulação primitiva de capital na economia metropolitana a expensas das economias periféricas coloniais*”. Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*, p. 72.

⁵⁴ “*Mas enquanto o comércio da Nova Lusitânia, dominada pelos cristãos-novos, nômádo e cosmopolita, não constituía uma camada arraigada na capitania, os mascates, cristãos-velhos de origem social humilde, vem com o ânimo sedentário de estabelecer-se definitivamente na terra e, por isso mesmo, mais cedo ou mais tarde, se apresentaram como rivais políticos da açucarocracia, exigindo participar da governação da capitania*”. Evaldo Cabral de Melo. Prefácio. In: Francisco Augusto Pereira da Costa. *Anais pernambucanos: 1666-1700*. 2 ed. Vol. 04. Recife: FUNDARPE, 1983, p. XVIII. (1 ed. 1952). Soma-se a esse quadro o fato de que “*o financiamento da produção açucareira achava-se agora a cargo desses homens [os mascates] que adiantavam ao senhor de engenho o capital de giro com que operar até a conclusão da safra anual, quando se procedia ao ajuste de contas entre o credor e o devedor. Fora do crédito mercantil havia poucas fontes de financiamento: a família e os parentes, a Santa Casa de Misericórdia, ou então alguma ordem religiosa ou terceira mais próspera, que eram, via de regra, as ordens do Recife, não as de Olinda, de modo que, em última análise, tratava-se aqui de uma forma disfarçada de crédito mascatal*”. Evaldo Cabral de Melo. *A fronda dos mazombos: nobres contra mascates - Pernambuco, 1666-1715*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 125.

⁵⁵ Evaldo Cabral de Melo. *A fronda dos mazombos: nobres contra mascates - Pernambuco, 1666-1715*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 145 e Flávio Guerra. *Decadência de uma fidalguia açucareira*. Recife: Fundação de Cultura do Recife, 1981, p. 135.

⁵⁶ Evaldo Cabral de Mello. *A ferida de Narciso*. Ensaio de História Regional. São Paulo: SENAC-SP, 2001, p. 26-27. (Col. Livre Pensar, n. 10).

⁵⁷ Manuel Aires de Casal. *Corografia Brasília ou Relação Histórico-Geográfica do Reino do Brasil*. 1ª ed. 1817. São Paulo; Belo Horizonte: EDUSP/Itatiaia, 1976, p. 260-262.

*ainda não era a poderosa força política em que se tornaria no século XVIII*⁵⁸. Podemos, portanto, entender o desfecho da Guerra dos Mascates, com a efetiva elevação do povoado do Recife a condição de vila em 1710, como uma vitória política dos negociantes que passaram a vincular, de forma mais expressiva, seu poder econômico e financeiro movido pelos negócios e créditos, com o poder político, exercendo uma influência aberta e efetiva nos quadros da governança local da Câmara de Recife. Esses eventos também marcam a relevância de Recife enquanto o mais expressivo ponto nodal desse espaço econômico da região, por passar a congregar, na mesma praça comercial, poder econômico e político, além de ser o porto atlântico da região, como veremos no capítulo seguinte.

A praça mercantil do Recife é o único ponto nodal relevante desse comércio regional, ou seja, é a praça onde se transacionou um maior volume de numerários, créditos, produtos e negócios, dada a especialização portuária Atlântica. Em geral, os pontos de escoamento entre a região e o mercado de exportação ligou a praça do Recife a diversas outras localidades, vilas e unidades produtivas e, embora não existisse homogeneidade entre elas, não desprezamos a importância de outras vilas, hierarquicamente inferiores, como as de Pombal ou Aracati, enquanto redistribuidoras dos produtos que entravam em Recife oriundos do mercado de exportação. Esse movimento sugere, na verdade, uma intrincada rede distributiva que nos coloca frente aos problemas de fretes, preços, portos, dispersão demográfica, amplitude dos mercados, ou seja, comércio e integração econômica.

Recife é, portanto, a vila mercante, ou a cidade mercante, por dispor de alguns aspectos cruciais dentro do espaço econômico: *“mais populosa da região, funcionava como uma espécie de capital, contava com as principais instituições, contava com aparelhos urbanos e portuários de excelência”*⁵⁹. Embora disponha dessas características, *“o mais significativo não é o jogo duplo espaço regional e espaço internacional que a cidade tem de praticar”*, isso porque são articulações diferentes. Mais do que isso é analisarmos *“a maneira pela qual a vida internacional afeta uma*

⁵⁸ Stuart B. Schwartz. *Burocracia e sociedade no Brasil colonial*. A Suprema Corte da Bahia e seus Juizes: 1609-1751. São Paulo: Perspectiva, 1979, p. 83. (1ª ed. 1973 em inglês sob o título “Sovereignty and Society in Colonial Brazil”). Vera Acioli sintetizou, afirmando que no início do século XVIII *“o Recife, comunidade portuária e mercantil, vai se tornar uma força política significativa, a ponto de fazer frente ao grupo dominante dos senhores rurais. [...] ao demarcar os limites das jurisdições, prejudicou os senhores rurais, pois a jurisdição do Recife abrigava vários engenhos de açúcar”*. Vera Lúcia Costa Acioli. *Jurisdição e conflitos*, p. 141-142.

⁵⁹ Questões conceituais sobre as cidade mercantes e a região colonial, ver: Muñoz Rodríguez, Edwin Alexander; Torres Moreno, James Vladimir. La función de Santafé en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII. *Fronteras de la Historia*, vol. 18, núm. 1, 2013, pp. 165-210 e Eric Van Young. *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII*. La economía rural de la región de Guadalajara, 1675-1820. México: Fondo de Cultura Económica, 1989. (1ª ed. em inglês 1981), várias páginas e José Jobson de Andrade Arruda. A prática econômica setecentista no seu dimensionamento regional. *Revista Brasileira de História*, v. 5, n. 10, mar./ ago. 1985, São Paulo, p. 147-156.

cidade” e, portanto, como no caso de Recife afeta os padrões de produção e comércio de exportação do Norte do Estado do Brasil: “*a história geral se sobrepõe à história local*”⁶⁰.

⁶⁰ Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII*. Vol. 02: os Jogos das Trocas. São Paulo: Martins Fontes, 2009, p. 162.

Numa nota de pé de página de um texto publicado em 1979, José Antonio Gonsalves de Mello afirmou que “*a história da administração pública de Pernambuco como Capitania de donataria e, depois da guerra holandesa, como Capitania real e geral – tendo sob sua jurisdição, como subalternas, as do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Itamaracá – ainda não foi feita*”⁶¹. De acordo com José Antônio, o tema havia ganhado contributos na pena de Francisco Augusto Pereira da Costa ainda numa publicação de 1958. No entanto, era insuficiente. De fato, Pereira da Costa, ao discorrer sobre a carta que desfazia a “*subordinação em que se achavam*” as Capitanias da Paraíba e do Ceará em relação a Pernambuco em 1799, apresentou uma série de dados relevantes ao tema, porém, misturou os tipos de jurisdições, fossem elas eclesiásticas, econômicas, fazendárias, jurídicas, militares, políticas ou administrativas, e seus respectivos detentores de cargos e tarefas. Isso também ocorre na menção às instituições coloniais, ou seja, quais eram as competências e limites do Bispado, da Fazenda Real, da Provedoria, da Ouvidoria, do Governador, dos Capitães-mores⁶².

Desse emaranhado de jurisdições, instituições e suas respectivas competências, uma questão se impõe: de onde surge a nomenclatura e sua respectiva alçada, do cargo ou título de *Governador General e Capitão* da jurisdição da *Capitania Geral de Pernambuco e suas anexas*? Ou simplesmente, como considerou Luiz dos Santos Vilhena no final do século XVIII, Pernambuco uma *capitania geral*⁶³.

Para responder essa questão é preciso reafirmar que a centralidade econômica exercida por Pernambuco no Norte do Estado do Brasil esteve ligada ao próprio processo colonizador que, irradiado por Pernambuco, permitiu o controle e o fomento produtivo dos territórios ao sul e as capitanias ao norte, estabelecida pelos objetivos que a Coroa possuía para esses espaços: economicamente aproveitados na produção, notadamente o açúcar; extração de drogas, madeiras tintórias e para a construção naval e civil; criação de animais para alimentação e força motriz, produção de alimentos. Esses aspectos da expansão engendraram a própria colonização a partir da produção e circulação, somado às questões fiscais que vão sendo instaladas pela Coroa, como foi a coleta de impostos e tributos, como os dízimos, por exemplo.

⁶¹ José Antonio Gonçalves de Mello. Pernambuco ao tempo do governo de Câmara Coutinho (1689-1690). *Revista do Instituto Arquelógico, Histórico e Geográfico de Pernambuco*. Vol. LI. Recife: CEPE, 1979, nota 36, p. 296.

⁶² Francisco Augusto Pereira da Costa. *Anais Pernambucanos*. (1ª ed. 1958). Vol. VII. Recife: FUNDARPE, 1983, p. 45-46.

⁶³ Luís dos Santos Vilhena. *Pensamentos políticos sobre a Colônia*, 1798. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1987, P. 46-47.

As Capitanias do Ceará, Rio Grande do Norte e Itamaracá eram governadas por um Capitão-mor. Já a Capitania da Paraíba era comandada por um governador, assim como Pernambuco. E, embora somente na segunda metade do século XVIII é que a Paraíba passe a ser governada por um Capitão-mor, as tarefas, funções exercidas e a proeminência da figura do Governador de Pernambuco acabava conferindo maior distinção e poder.

O título de Governador e Capitão General para designar o mais alto posto da governança na Capitania de Pernambuco surge, oficialmente, entre 1711 a 1715, como foi apontado por Dauril Alden e Pedro Puntoni. Esse título, a exemplo do que já era conferido ao Governador do Rio de Janeiro desde 1697, ampliava as funções militares, tendo em vista a necessidade de melhor vigiar as entradas e saídas das recém descobertas minas de ouro e, no caso de Pernambuco, as disputas internas urbanas (Guerra dos “Mascates”), com as questões nos sertões dos Tapuias (Guerra dos Bárbaros)⁶⁴. Destacamos dois fatores para entendermos essa superioridade política do governador de Pernambuco sobre o Norte do Estado do Brasil. Primeiro, a própria manutenção das folhas de pagamento e das Provedorias que eram mantidas, no início do século XVII, pela arrecadação de Pernambuco. E, segundo, as tarefas militares que o Governador de Pernambuco vai passar a exercer durante e depois da Guerra Holandesa.

Sobre o primeiro aspecto, Evaldo Cabral já havia afirmado que no fim do século XVI “*o superávit obtido no rendimento dos dízimos do açúcar, que constituíam a fonte de recursos com que a coroa financiava suas despesas de gestão e defesa da América portuguesa, era exclusivamente gerada pela capitania donatarial de Pernambuco*”⁶⁵, ou seja, as contas do Estado do Brasil eram equilibradas pelos rendimentos de Pernambuco. Citamos, a título de exemplo, o registro que o Provedor da Capitania de Pernambuco, Sebastião Vaz Ferreira, fez “*no ano que começou o primeiro de agosto de 1616 e acabou o último de Julho de 1617*”, em que emitiu pagamento das despesas de Pernambuco. De acordo com esse registro, a “*folha geral da dita capitania, compreende também o grosso das despesas e folhas das capitanias de Itamaracá, Paraíba, Rio Grande e Ceará*” ou as “*despesas da folha geral de Pernambuco e mais capitanias do Norte*”, como foi também em 1619⁶⁶. De acordo com os números constantes, a arrecadação de Pernambuco acabava cobrindo as despesas das demais capitanias, o que nos leva a compartilhar da

⁶⁴ Dauril Alden. *Royal Government in Colonial Brazil, with especial reference to the Administration of Marquis de Lavradio*. Berkeley: University of California Press, 1968, p. 36-39, sobretudo a nota 52 e Pedro Puntoni. *O Estado do Brasil*. Poder e política na Bahia colonial, 1548-1700. São Paulo: Alameda, 2013, p. 80.

⁶⁵ Evaldo Cabral de Mello. Uma Nova Lusitânia. In: Carlos Guilherme Mota. (Org.). *Viagem incompleta*. A experiência brasileira. São Paulo: Senac, 1999, p. 100.

⁶⁶ João P. Salvado; Susana M. Miranda (Org.). *Livro 1.º do Governo do Brasil (1607-1633)*. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 165 e 213.

ideia de Mozart Menezes que “*durante todo o período que vai dos fins do século XVII à primeira metade dos setecentos*”, as Capitanias do Norte do Estado do Brasil “*dependeram, sob diversos aspectos, da provedoria da Capitania de Pernambuco. Fosse para o pagamento dos clérigos e militares*” ou mesmo para construção e manutenção de fortalezas. “*Nos limites compreendidos dessas capitanias, era a provedoria de Pernambuco que despendia muitos dos recursos necessários para a reprodução da vida administrativa*”⁶⁷. Pedro Puntoni chega mesmo a afirmar que a burocracia, no início do século XVII, já configurava um sistema “*no qual as capitanias deficitárias eram sustentadas pelas mais ricas*”⁶⁸.

Sobre o segundo aspecto, ou seja, as múltiplas tarefas e funções obrigadas ao cargo de Governador de Pernambuco e, dentre elas, as questões militares, longo foi o processo de incorporação de deveres que esse cargo sofreu durante os séculos XVII e XVIII.

Após a expulsão dos holandeses em 1654, a capitania de Pernambuco foi efetivamente incorporada ao patrimônio da Coroa como Capitania Real, embora esse processo só tenha se sido resolvido judicialmente com os descendentes dos antigos donatários no século seguinte⁶⁹. Como resultado dessa incorporação da capitania e a própria defesa da costa do Brasil, outras mudanças nas esferas políticas e administrativas foram realizadas. Governador do Ceará, Luiz Menezes afirmou em 1814 que a Capitania do Ceará “*foi primeiramente sujeita ao Estado do Maranhão e depois a Pernambuco pela capitulação dos holandeses firmada no Recife a 26 de janeiro de 1654*”⁷⁰. Entende-se desse documento que após a restauração portuguesa a Capitania do Ceará deixou de ser subordinada ao Estado do Maranhão da qual estava desde a sua criação, como também é evidente no relato do Marquês de Basto de 1631 ao afirmar que a Capitania do Ceará é a “*primeira onde começa o governo do Maranhão*”⁷¹.

⁶⁷ Mozart Vergetti Menezes. *Colonialismo em ação: fiscalismo, economia e sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. 2005. 300p. Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo, p. 66.

⁶⁸ Pedro Puntoni. *O Estado do Brasil. Poder e política na Bahia colonial, 1548-1700*. São Paulo: Alameda, 2013, p. 56-57.

⁶⁹ De acordo com Virgínia Almoêdo, “*D. João V lança um Alvará em 16 de janeiro de 1716, como proposta de acordo com o Conde de Vimioso*”. “[...] *A partir daí, Pernambuco deixa de ser Capitania Hereditária*”. Virgínia Maria Almoêdo de Assis. *Palavra de rei. Autonomia e subordinação na capitania hereditária de Pernambuco*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, 2001, p. 230. O documento completo que indeniza o Conde de Vimioso, inclusive lhe dando o título de Marquês, pode ser lido em: *Carta de Marquez do Conde D. Francisco de Portugal, de que consta a translação, que fez com a Coroa, sobre a Capitania de Pernambuco*, copiada do original. Lisboa, 10 de março de 1716. In: Antônio Caetano de Sousa. *Provas da História genealógica da Casa Real portuguesa*. Tomo V. Lisboa: Regia Oficina Sylviana e da Academia Real, 1746, p. 701-702. O processo completo pode ser analisado no ANTT, Coleção Raúl Duro Contreiras, cx. 01, 84 doc., seção de microfílm.

⁷⁰ Luiz Barba Alardo de Menezes. *Memória sobre a capitania do Ceará*, 1814. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo XXXIV, vol. 01, Rio de Janeiro: B. L. Garnier, 1871, p. 258.

⁷¹ Marquês de Basto. *Memórias Diárias da Guerra do Brasil por espaço de nove anos, começando em 1630, deduzidas da que escreveu o Marques de Bastos, Conde e Senhor de Pernambuco*. Rio de Janeiro: Typ. de M. Barreto, 1855, p. 30 e João F. de

O historiador Mozart Menezes afirma que essa oficialização da subordinação do Ceará ao Governo de Pernambuco ocorreu somente no ano de 1656⁷², embora outros estudos demonstrem controvérsias sobre a questão. A historiadora Valdelice Girão defendeu também o ano de 1656, no entanto a pesquisadora se remete a uma Carta Régia de 03 de dezembro de 1663 em que se mandou “*que a Capitania do Ceará estivesse subordinada a essa de Pernambuco enquanto dela era socorrido quando não pode ser do Maranhão, em razão de se achar ali muito exausta muita fazenda e o Governador daquele Estado*”⁷³. A questão do ano exato ainda não está resolvida. As explicações que ora temos, porém, parecem não distoar de nossa argumentação, já que tanto o ano de 1656 aponta a questão da restauração e a necessidade de englobar a jurisdição de Pernambuco até o Rio Parnaíba, deixando o restante do norte (Pará, Piauí, Maranhão e Amazonas) por conta do Estado do Maranhão; assim como a Carta Régia acima apresentada de 1663 relata estar exausta a Fazenda Real do Estado do Maranhão, ou seja, põe em realce a centralidade de Pernambuco em ambos os casos: seja por questões bélicas ou fazendárias, o importante era salvaguardar a integridade do Império contra possíveis invasores.

Essa jurisdição militar sobre a Capitania do Ceará também não pode ser entendida apenas como um reordenamento jurisdicional. Na verdade, faz parte de um cenário de conflitos e disputas entre o Governador Geral da Bahia e o Governador de Pernambuco que marcaram a história do Norte do Estado do Brasil pós 1654, e o processo de restauração e retomada da colonização portuguesa na América.

Esse tema foi tratado pela historiadora Vera Acioli ao afirmar que “*se os capitães de Pernambuco já tinham um passado de controvérsia com o governo geral, agora elas se tornariam mais acirradas com o regozijo da vitória sobre os holandeses*”, acenando para conflitos que antecedem a própria restauração, haja vista estarmos tratando de umas das primeiras áreas de colonização na América portuguesa⁷⁴. Vale ressaltar a insistente permanência que os governadores

Almeida Prado. *Pernambuco e as Capitanias do Norte do Brasil* (1530-1630), vol. 02. São Paulo: Companhia Ed. Nacional, 1942, p. 368.

⁷² Mozart V. de Menezes. Jurisdição e poder nas Capitanias do Norte (1654-1755). *Saeculum*, Revista de História, n. 14, João Pessoa, jan./jun. 2006, p. 17.

⁷³ Valdelice Carneiro Girão. Dependência da Capitania do Ceará do Governo de Pernambuco (1656-1799). *Revista do Instituto do Ceará*, vol. 96, Ceará, 1982, p. 149-50.

⁷⁴ Duarte Coelho escreveu ao rei D. João III em 1550, agradecendo ao mesmo por ter limitado a jurisdição do Governador do Brasil, Tomé de Sousa sob a capitania de Pernambuco, afirmando que “*nem ela venha cá e interfira em minha jurisdição*”. Afirmou também que essa atitude de “*Vossa Alteza que a todos pareceu tanto bem e tão excelente exemplo como era razão e se esperava de Vossa Alteza, por sua real e magnânima condição e virtuosíssima inclinação, pois é o luzeiro e estrela do norte por onde todos haveremos de navegar e seguir em nossas obrigações, os que de Vossa Alteza tivermos e tiverem cargos*”. Carta de Duarte Coelho ao Rei D. João III. Vila de Olinda, 24 de novembro de 1550. In: José Antônio Gonsalves de Mello; Cleonir Xavier de Albuquerque. *Cartas de Duarte Coelho a El Rei*. 2. ed. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1997, p. 117.

gerais, desde Diogo Botelho no início do século XVII até a restauração, tinham em permanecer em Pernambuco ao invés de seguir para a Bahia⁷⁵. No entanto, o que nos interessa nesse momento, é a análise empreendida por Vera Acioli, para quem “*após a guerra holandesa resolveu a coroa, atendendo pedidos do capitão-mor João Fernandes Vieira e dos oficiais da câmara da Paraíba, incumbir o governador de Pernambuco da defesa, não só desta capitania, como também das de Itamaráca, Rio Grande e Ceará*”⁷⁶. A motivação para essa incumbência do Governador de Pernambuco se dá “*por não terem elas condições suficientes, quer por falta de moradores, quer pela fraca arrecadação das rendas reais, para sustentar a infantaria com seus próprios recursos*”. Além disso, “*sendo a Paraíba e o Rio Grande pertencentes à coroa, após a restauração ficaram todas as capitanias do norte subordinadas ao mestre de campo general do Estado do Brasil, Francisco Barreto, na época também governador de Pernambuco*”⁷⁷.

Nossa investigação nos conduz a um relevante documento citado por Vera Acioli. Constitui-se de uma consulta do Conselho Ultramarino de março de 1654 e um despacho com resolução aprovada por D. João IV, em julho do mesmo ano.

Dada a situação de defesa e reorganização militar da América portuguesa pós domínio holandês, o Conselho Ultramarino entende que a “*administração e governo das armas se deve exercitar por uma pessoa só, de tal valor, experiência e confiança que este se perpetua e conserve a liberdade daquelas capitanias sendo subordinadas todas aos capitães mores, cabos e generais da milícia, que forem nomeados para melhor expedição e disciplina*”. Propõe, portanto, que basta um Mestre de Campo General para tratar do reparo, obra e defesa da terra, sem afetar a “*jurisdição suprema do Governador do Estado (do Brasil), este não derroga nem altera em nada*”. Sugere também que sejam quatro divisões para o Brasil, cada um com um Mestre de Campo General, sendo que o “*terceiro governo deve ser o de Pernambuco e este sua cabeça, e se estenderá desde o Rio de São Francisco, entre os quais termos se podem dismantelar as forças de menos importância, por não ter as armas, com a dívida enfraquecidos*”. O ditame final do documento reafirma a relevância do Governador Geral: “*e no modo referido lhe pareça que dividindo-se o*

⁷⁵ Francis Antony Dutra. *Matias de Albuquerque: a Seventeenth-Century Capitão-mor of Pernambuco and Governador-general of Brazil*. New York: New York University, 1968, p. 140-256.

⁷⁶ Não seria essa a primeira vez que um governador de Pernambuco sugere uma ampliação de jurisdição militar. Em 1629, D. Felipe IV, no intuito de defender a Capitania de Pernambuco e “*visitar e fortificar as Capitanias do Norte do Estado do Brasil*” nomeou, por patente militar, Mathias de Albuquerque, “*Superintendente da guerra da Capitania de Pernambuco, e por Visitador, e Fortificador das Capitanias do Norte*”, com salário e provisão para tal função. Helio Vianna afirma que a sugestão para o provimento de tal função pelo Rei veio do próprio Mathias de Albuquerque. Helio Vianna. *Matias de Albuquerque*. Biografia. Rio de Janeiro: Dep. de Imprensa e Propaganda, 1944, p. 15.

⁷⁷ Vera Lúcia Costa Acioli. *Jurisdição e conflitos: aspectos da administração colonial, Pernambuco – séc. XVII*. Recife: EDUFPE, 1997, p. 82-104; 106.

Governo do Brasil na parte militar, poderia na Civil ficar unido, como se tem dito, deixando em a própria e antiga jurisdição e autoridade o Governo da Bahia”⁷⁸.

Concordamos com Vera Acioli que esse documento produziu ‘falsa interpretação’, posto ser consoante a jurisdição militar e reafirmando o poder do Governo Geral da Bahia, e não ao contrário ou mesmo esfacelando jurisdições diversas para as demais capitanias. A partir desse documento e outros produzidos pós 1654, adensaram-se as querelas entre os governadores de Pernambuco, o Governador Geral e as câmaras das capitanias do norte.

Contribuiu para ampliar os conflitos a interpretação que o governador da Capitania de Pernambuco deu sobre o papel de Superintendente Militar para cada uma das partes do Brasil. Logo após a restauração, o governador de Pernambuco Francisco Barreto foi nomeado como o Mestre de Campo General das fortificações do Norte do Estado do Brasil, “*isso permitia a dúvida*” da jurisdição de Pernambuco, o que levou os governadores “*a pretenderem a subordinação das capitanias vizinhas*”⁷⁹. Os que foram nomeados ao cargo depois de Francisco Barreto, já não ocupavam os dois cargos, como foi o caso de João Fernandes Vieira em 1674, em que o D. Afonso VI, concedeu “*todas as ordens e jurisdição que pede para exercitar a Superintendência das fortificações do governo de Pernambuco e mais Capitanias do Norte*”⁸⁰, sendo o governador de Pernambuco naquele momento Pedro de Almeida.

Regina Gonçalves, em seu estudo sobre a conquista da Paraíba, afirma que até o período holandês nenhum dos Capitães-mores, Governadores da Paraíba, senhores de engenho ou ocupantes dos principais ofícios, “*ou seja, nenhum membro das elites locais que tivesse vínculos com os troncos familiares dos colonizadores de Pernambuco, aparece, em qualquer momento, em quaisquer dos documentos compulsados, reclamando de subordinação, da dependência ou do atraso da Capitania*”⁸¹. As assertivas da autora corroboram com o nosso entendimento que esses conflitos surgem e ganham densidade quando de querelas internas e ameaças de invasões externas sendo, portanto, geralmente de ordem conjectural e na maior parte dos casos de natureza militar e de defesa da colônia.

⁷⁸ Decreto de D. João IV de 10 de julho de 1654, com consulta do Concelho Ultramarino de 31 de março de 1654. Satisfaz-se ao que Vossa Majestade mandou por Decreto seu, acerca de se dar forma ao Governo político da Capitania de Pernambuco. *Livro de Registro de consultas mistas do Conselho Ultramarino*, vol. 3, 1652-1660, Lisboa, 31 de março de 1654, p. 90-92.

⁷⁹ Vera Lúcia Costa Acioli. *Jurisdição e conflitos*, aspectos da administração colonial, Pernambuco – séc. XVII. Recife: EDUFPE, 1997, p. 106-107.

⁸⁰ José Antônio Gonsalves de Mello. *João Fernandes Vieira: Mestre-de-Campo do Terço de Infantaria de Pernambuco*. Lisboa: CNCDP, 2000, p. 376; 424.

⁸¹ Regina Célia Gonçalves. *Guerra e açúcares*. Política e economia na Capitania da Parayba (1585-1630). Bauru: EDUSC, 2007, p. 223-224.

Para Vera Acioli, esses conflitos foram, em certa medida, reconhecidos pela metrópole, já que a Coroa se “*esforçava no sentido de satisfazer os interesses dos restauradores*”, além de procurar “*controlar o poderio deles quando se constitui ameaça à manutenção de sua colônia; são atitudes que parecem paradoxais, mas que explicam a sobrevivência do regime colonial por tantos anos*”⁸². O avanço analítico de todos esses temas, tendo como questão central o processo colonizador e, como quer Vera Acioli, a “*sobrevivência do regime colonial*”, em torno de Pernambuco e a região Norte do Estado do Brasil, ganha maior expressão quando observamos o problema das múltiplas jurisdições, competências e tarefas que o Governador de Pernambuco vai somando ao longo dos anos em relação as demais capitanias.

O governo da Capitania do Rio Grande sob a incumbência local do Capitão-mor e da Câmara de Natal sofreu alterações a partir de uma Carta Régia de 19 de julho de 1704, quando os sertões da Capitania viviam um momento singular na história da colonização, a chamada Guerra dos Bárbaros⁸³. Assinada pela Rainha D. Catarina de Bragança, a Carta Régia afirma que “*para evitar as dúvidas que se podem arguir [...] por razões particulares de meu Serviço mandei unir a esse Governo [de Pernambuco] a Capitania do Rio Grande*”. As motivações foram expressas: “*por considerar que como ficava mais vizinha seria mais fácil acudir prontamente a tudo que fosse necessário para a conservação dessa conquista*”, além de afirmar que não houvesse mais desentendimentos entre as ordens expedidas pelo Capitão-Mor do Rio Grande e as do Governador de Pernambuco a cerca das campanhas militares e o pagamento dos Terços na região da Ribeira do Assú, principal palco da Guerra dos Bárbaros⁸⁴.

De acordo com uma carta do Senado da Câmara de Natal de 1747 ao rei D. João V, a Capitania do Rio Grande era subordinada antes de 1704 à Capitania da Bahia, ou seja, ao Governo Geral⁸⁵. Essa afirmativa recoloca a questão dos embates entre o Governador de Pernambuco e Governador Geral. No entanto, de acordo com a Carta Régia de 1704, um dos fatores que impeliram tal decisão por parte da Coroa foram os desentendimentos entre as ordens expedidas pelo Governador de Pernambuco e o Capitão-Mor do Rio Grande no contexto da Guerra dos Bárbaros. Ou seja, temendo maior prolongamento da guerra contra os nativos dos sertões e maiores gastos

⁸² Vera Lúcia Costa Acioli. *Jurisdição e conflitos*, aspectos da administração colonial, Pernambuco – séc. XVII. Recife: EDUFPE, 1997, p. 55.

⁸³ Ver a nota 31 deste capítulo.

⁸⁴ *Sobre a jurisdição concedida ao Governador de Pernambuco na Capitania do Rio Grande*. Revista do Instituto e Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, vol. XI-XII-XIII, 1913-1915, Natal: Ateliê Typografico M. Vitorino e C., 1918, p. 145-46.

⁸⁵ *Carta do Senado da Câmara de Natal ao rei D. João V pedindo que se torne a anexar a Capitania do Rio Grande do Norte ao governo geral da Baía, por causa da constante sujeição à Capitania de Pernambuco, que prejudica as rendas da Fazenda Real e dos moradores*. Natal, 30 de maio de 1747. AHU, Rio Grande do Norte, cx. 05, doc. 326.

com a empreitada, a Coroa necessitava tomar decisões mais energéticas pela conquista definitiva dos sertões norte da Colônia e, dentre as medidas utilizadas, subordinar o Rio Grande ao Governo de Pernambuco, eliminava possíveis contratempos jurisdicionais entre o governo local e Governo Geral de Pernambuco.

Esse reordenamento jurisdicional no momento de tensão bélica nos sertões fez com que a Coroa agilizasse as investidas militares, colocando o Governador de Pernambuco à frente da empreitada. Passada a guerra contra os índios tapuias e conquistado os sertões, a Câmara de Natal logo empreendeu uma investida contra o Governador de Pernambuco, possivelmente mancomunados com o Capitão-Mor da Capitania, para não responder mais aos comandos de Pernambuco. Para tanto, dispôs de um falso argumento, pois mesmo que no requisito militar o Capitão-Mor permanecesse respondendo ao Governador de Pernambuco, em mais nada afetava a jurisdição do Governador Geral da Bahia.

Essa disputa jurisdicional também é sentida entre as próprias organizações militares portuguesas no contexto da Guerra dos Bárbaros, como é o caso do Governador dos Índios, D. Sebastião Pinheiro Camarões que escreveu, em 1701, para o Governador da Paraíba, Francisco de Abreu Pereira, informando sobre sua jurisdição indígena. De acordo com Sebastião a jurisdição do Governo dos Índios compreendia “*todas aldeias das capitanias de Pernambuco, como a tiveram sempre os governadores dos índios meus sucessores (sic) que sempre dominaram e governaram do Rio de São Francisco até o Ceará Grande, cujo distrito encerra em si o nome de Pernambuco e suas capitanias*”⁸⁶. Isso significa que, mesmo se tratando de uma jurisdição militar sobre aldeias indígenas, incorporava também a já usual jurisdição militar.

Concordamos em partes com as assertivas de Acácio Catarino para quem essas alterações de jurisdições “*permitiam uma racionalização que não só expurgava as duplicidades pela sobreposição de órgãos para cada capitania como também viabilizava a extensão de um rede de supervisão dos colonos*”, o que provocou, a “*constituição de novas hierarquias intermediárias, tais como inspetorias, superintendências e intendências*”⁸⁷. Discordamos, no entanto, que isso tenha criado um ‘regime de capitanias anexas’, como um plano racional de governo projetado ou mesmo esvaziado antigas estruturas de poder hierarquicamente superiores, como a do Governador Geral,

⁸⁶ Carta de D. Sebastião Pinheiro Camarão ao Governador da Paraíba. Recife, 1701. ANTT, Manuscritos da Livraria, Livro de cartas e respostas de Francisco de Abreu Pereira, governador da Paraíba, liv. 1.051, p. 86v. Sobre a atuação desses governadores dos índios ver: Ronaldo Raminelli. Honras e malogros: trajetória da família Camarão, 1630-1730. In: Ronaldo Vainfas; Rodrigo Bentes Monteiro. *Império de várias facetas: relações de poder no mundo ibérico da Época Moderna*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 175-191.

⁸⁷ Acácio José Lopes Catarino. *A interface regional: militares e redes institucionais na construção do Brasil (1780-1830)*. Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, 2001, p. 145-146.

por exemplo. Como bem afirmou Guy Martinière, a Coroa portuguesa “*soube agir com pragmatismo, adaptando-se as contradições locais e ao ritmo das ocupações do imenso território, não sem provocar por vezes, algumas confusões e conflitos*”. Para Laura de Mello e Souza, uma governança contraditória, “*tendendo ora à centralização, ora à autonomia; pautando-se ora pela violência, ora pela contemporização*”⁸⁸.

Múltiplas disputas de jurisdição

A Capitania da Paraíba e o seu processo de diminuição de autonomia política frente ao Governo de Pernambuco seguiu uma lógica bem diferente. Não foram ameaças bélicas ou combates contra nativos que impulsionaram os conflitos de jurisdição. Como entram em cena elementos mais complexos, acabou que o tema foi melhor estudado, sobretudo pela historiografia paraibana a partir dos trabalhos acadêmicos de Elza Oliveira e Mozart Menezes, o que enriquece consideravelmente a discussão aqui tratada.

Elza Régia interpretou o processo de subordinação política como uma ‘anexação’ e resultado de uma longa crise açucareira que se abateu na Capitania. Afirma que o ônus da restauração para a Paraíba foi sentida sensivelmente: “*dos mais de vinte engenhos [de açúcar] em funcionamento antes da guerra, por volta de 1663 não moíam mais que nove*”, somado a essa situação de ‘lenta recuperação’ da Capitania, foi decisiva a situação conjuntural vivida na América portuguesa no início do século XVIII com as quedas do preço do açúcar no mercado internacional e a elevação do preço da mão de obra escrava, e no nível local “*a presença de calamidades, como as secas e as enchentes, que agiram desfavoravelmente na sua recuperação*”⁸⁹.

Tomando como parâmetro para a subordinação política da Capitania da Paraíba ao Governo de Pernambuco a questão da provedoria e a capacidade de sustento e riqueza da Capitania, o historiador Mozart Menezes trás outra perspectiva e afirma que a autonomia da Paraíba “*estava condicionada à necessária e irremediável possibilidade de ser a Provedoria da Fazenda capaz de gerir todos os gastos com pessoal e segurança, além de atender às exigências dos eternos socorros*

⁸⁸ Guy Martinière. A implantação das estruturas de Portugal na América. In: Joel Serrão; Oliveira Marques. (Dir.). *Nova história da expansão portuguesa*. Vol. 07: O império luso-brasileiro, 1620-1750, Coordenação de Frédéric Mauro. Lisboa: Editorial Estampa, 1991, p. 173-174; Laura de Mello e Souza. *O sol e a sombra*. Política e administração na América portuguesa do século XVIII. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 15 e Karl Polanyi. *A grande transformação*. As origens de nossa época. Rio de Janeiro: Elsevier-Campus, 2000, p. 25.

⁸⁹ Elza Regis de Oliveira. *A Paraíba na crise do século XVIII : subordinação e autonomia (1755-1799)*. Fortaleza: ETENE, 1985, p. 67 e seguintes e J. H. Galloway. Nordeste do Brasil 1700-1750: reexame de uma crise. *Rev. Bras. Geografia*, vol. 36, n. 2, abril/junho, Rio de Janeiro, 1974, p. 85-102.

à *Coroa Portuguesa*”, tais como, pagamento de donativos, compromissos diplomáticos etc. Nesse sentido, a questão da capacidade da capitania de cobrar tributos e impostos e, como esses ganhos, gerir a capitania e atender as demandas da Coroa era condição vital para manter sua autonomia, sendo que “*a falta constante no cumprimento dessas obrigações poderia acarretar a perda da autonomia, com a consequente anexação do governo a outra capitania*”⁹⁰.

De forma geral, ambos os autores concordam que os rendimentos da Capitania da Paraíba decaíram no *post bellum*, seja pela recessão e excessiva tributação para a recuperação econômica da região, seja pela desvalorização do açúcar no mercado internacional. Soma-se a esse quadro, a supressão de emolumentos, como no Contrato da Dízima da Alfândega da Paraíba que depois de 1723 foi arrematada junto com a da Pernambuco, como veremos no capítulo seguinte, além de pedidos encaminhados pela própria Paraíba para essa subordinação em 1734⁹¹.

A Carta Régia que subordinou a Paraíba foi endereçada ao Governador e Capitão General da Capitania de Pernambuco, sendo promulgada em 29 de dezembro de 1755, chegando ao Recife em fevereiro do ano seguinte. Podemos enumerar três pontos relevantes desse curto documento. Primeiro, o Rei alega que a resolução veio por Consulta do Conselho Ultramarino. Segundo, o Conselho chegou a essa decisão “*por se ter conhecido dos poucos meios que há na Provedoria da Fazenda para sustentar um governo separado*”. E, por fim, uma vez que findasse o tempo do então Governador Luís Antônio de Brito de Lemos, “*fique essa Capitania sujeita ao governo dessa de Pernambuco, pondo-se na Paraíba um capitão-mor com igual jurisdição e soldo ao que tem o Capitão-mor da cidade do Natal*”⁹².

Como já explicitado, o argumento da falência da Provedoria foi amplamente trabalhado. Quanto a questão da diminuição dos gastos da Fazenda Real, já que ao invés de se pagar um Governador, se pagaria um Capitão-mor, foi apontado por contemporâneos da Câmara da Paraíba que isso seria uma economia sem muita expressividade, não justificando essa subordinação. Por outro lado, é flagrante que uma Capitania tão relevante e, mesmo numa conjuntura desfavorável, rentável como a Paraíba tenha um cargo da governança rebaixado ao posto de capitão-mor.

Rodrigo Ricupero já havia se debruçado sobre as prerrogativas institucionais entre governador e capitão-mor e, de acordo com suas pesquisas, em relação a Martin Afonso de Souza

⁹⁰ Mozart Vergetti Menezes. *Colonialismo em ação: fiscalismo, economia e sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755)*. 2005. 300 p. Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo, p. 12.

⁹¹ *Carta do Governador Geral do Estado do Brasil sobre as representações do Governadro de Pernambuco e da Paraíba*. Salvador, 16 de novembro de 1734. AHU, Pernambuco, cx. 47, doc. 4.243.

⁹² Utilizamos a transcrição integral do documento publicado em Elza Regis de Oliveira. *A Paraíba na crise do século XVIII : subordinação e autonomia (1755-1799)*. Fortaleza: ETENE, 1985, p. 90 e reprodução fac-similar p. 115. Ver: Irineu Ferreira Pinto. *Datas e notas para a História da Paraíba*. Vol. 01. João Pessoa: EDUFPB, 1977, p. 157.

chegou à conclusão que “*os termos governador e capitão ou capitão-mor*” da Capitania de São Vicente no século XVI “*aparecem, em geral, na documentação sem muito rigor, ora designado por ambos os termos, ora por um ou outro*”. No entanto, a partir da análise de outros casos como nas Capitânicas da Bahia e Rio de Janeiro, defende que há “*uma certa divisão entre as tarefas civis (governador) e militares (capitão), não podendo ser exercidos separadamente*”⁹³. Isso nos coloca o problema das prerrogativas do Capitão-mor da Capitania que, embora possa realizar tarefas da administração, sua atuação estaria mais relacionada a defesa militar: fortes, tropas e ordenanças.

Quando da decisão dessa supressão jurisdicional e a substituição de um Governador por um Capitão-mor na Paraíba, podemos aventar que já estava em curso as profundadas modificações empreendidas no Brasil pelo Marquês de Pombal. Entre elas, citamos as Leis de Liberdade, que opôs os objetivos da Coroa contra os dos Jesuítas, e o funcionamento da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, que opôs os colonos e seus interesses contra os negociantes do Reino. Como defendemos no capítulo 07, em 1755 já se articulava entre Francisco Xavier e seu irmão o funcionamento de mais uma companhia monopolista, dessa vez para a região de Pernambuco e Paraíba, como de fato ocorreu a partir de 1759, ano que também foi promulgado o Diretório dos Índios. Somos levados a não descartar a hipótese de que a supressão do Governador da Paraíba e seu rebaixamento tenha haver com as projeções que o Marquês de Pombal já detinha, minimizando assim, conflitos de jurisdição com o governador de Pernambuco e maior força deste para operacionalizar os ditames régios em relação a Paraíba. Não por acaso a Companhia fundada em 1759 foi batizada como Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.

Por fim, é preciso ainda discorrer sobre a situação política da Capitania de Itamaracá que, inerente ao processo colonizador irradiado por Pernambuco, os conflitos de jurisdição entre as instâncias governativas de ambas as capitânicas possuíam longa fortuna⁹⁴. No entanto, é no século XVIII, quando Recife passa a condição de vila, que os conflitos se adensam e passam a preocupar tanto os oficiais de Itamaracá como a família donatária da casa do Marquês de Cascais, no âmbito dos contratos e dos rendimentos da Capitania. Os conflitos dos comerciantes e proprietários de

⁹³ Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial*: Brasil, c. 1530 – c. 1630. São Paulo: Alameda, 2009, nota 24, p. 135-36.

⁹⁴ Em 1546, Duarte Coelho escreveu ao Rei D. João III relatando suas indisposições administrativas e jurisdicionais com as terras de Pero Lopes de Sousa, o primeiro donatário de Itamaracá. *Carta de Duarte Coelho ao Rei D. João III*. Vila de Olinda, 20 de dezembro de 1546. In: José Antônio Gonçalves de Mello; Cleonir Xavier de Albuquerque. *Cartas de Duarte Coelho a El Rei*. 2. ed. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1997, p. 104-105.

engenho das vilas de Goiana e Nossa Senhora da Conceição, vilas de Itamaracá, que se envolveram na Guerra dos Mascates⁹⁵, somam-se a esse quadro.

Dessa monta, para melhor ilustrar as redefinições do processo colonizador e a formação da região colonial do Norte do Estado do Brasil no século XVIII, enfocando as supressões jurisdicionais da Capitânia de Itamaracá frente à Pernambuco, pontuamos os eventos atrelados aos conflitos nas instâncias fazendárias de ambas as capitanias e a longa questão donatarial de Itamaracá. Conectados, estes demonstram que a preponderância da Capitania de Pernambuco sobre Itamaracá estava atrelada, dentre outros fatores, as questões mercantis e o comércio atlântico pelo porto de Recife, além do controle da Fazenda Real e sua cobrança de dízimos e impostos, sobre a produção e o comércio.

Em julho de 1710, o provedor da Fazenda Real da capitania de Itamaracá escreveu a D. João V relatando “*de que repetidamente intenta o Provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco perturbar a minha antiga posse da arrematação dos Dízimos Reais desta capitania de Itamaracá*”. João Lopes Vidal queixava-se das atitudes do provedor da Fazenda Real de Pernambuco, João do Rêgo Barros, que buscou de diversas formas tirar da Provedoria de Itamaracá o processo de arrematação dos contratos dos Dízimos, por, pelo menos, dois motivos: privilegiar um contratador instalado em Pernambuco (praça comercial de Olinda e Recife) e as propinas que estavam em jogo no ato do contrato⁹⁶.

O provedor de Itamaracá anexou à carta outros ofícios e documentos diversos, dando conta dos rendimentos de Itamaracá, como um argumento para seus bons serviços, ignorando João Lopes Vidal que era justamente o aumento da Fazenda Real, obrigação do seu ofício, que estava alimentando as querelas em torno dessa jurisdição. Pelo menos até a primeira metade do século XVIII, Itamaracá continuava a dar prejuízo a Provedoria da Fazenda Real de Pernambuco e embora contasse com 28 engenhos ativos, as despesas com folha de pagamento excediam os rendimentos. O que não ocorria mais ao fim das duas primeiras décadas da segunda metade do século XVIII, já que o número de engenhos praticamente dobraram, assim como os rendimentos⁹⁷. É preciso lembrar que

⁹⁵ Luciana de Carvalho Barbalho. *Capitania de Itamaracá, poder local e conflito: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685-1742)*. 126 p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Paraíba. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. João Pessoa: 2009, p.100-119.

⁹⁶ *Carta de João Lopes Vidal ao rei D. João V*. Itamaracá, 09 de julho de 1710. AHU, Pernambuco, cx. 24, doc. 2159.

⁹⁷ Para a primeira metade do século XVIII, ver: *Relação de todas as despesas e rendimentos que há na Provedoria Real da Fazenda de Itamaracá*, p. 322-327; *Relação dos engenhos que há na Capitania de Pernambuco. Capitania de Itamaracá e seu termo*, p. 478. In: *Informação geral da Capitania de Pernambuco*, 1749. Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol. XXVIII, 1906. Rio de Janeiro: Oficinas de Artes Graphicas da Bibliotheca Nacional, 1908. Para as duas primeiras décadas do século XVIII, ver: *Resumo das freguesias da Comarca de Goyana e Capitania de Itamaracá*, p. 27-28. In: *Ideia da População da Capitania de*

o comércio colonial era o que equilibrava os ganhos, portanto, mesmo que a folha de pagamento excedesse aos rendimentos, isso não inviabilizava a empreitada, que gestava os ganhos reais nas estâncias comerciais.

Os conflitos passaram a ganhar expressão na corte joanina quando, em 1711, o donatário atual da Capitania de Itamaracá D. Luís Álvaro Peres de Castro Ataíde de Noronha e Sousa, o Marquês de Cascais, propôs ao Rei que o reinol José de Freitas e Abreu fosse empossado como Capitão-mor de Itamaracá. De acordo com o nosso estudo, uma ação da casa donatarial para reiterar a condição em que ainda se encontrava a capitania de Itamaracá ⁹⁸.

Estes dois documentos, provenientes das disputas jurisdicionais que envolviam relações de força na colônia (Itamaracá x Pernambuco) e Reino (Coroa x donatário), colocam em evidência os contínuos reajustamentos da colonização. Espraçando sua jurisdição sobre o Norte do Estado do Brasil, era desejo da Coroa que a Capitania de Pernambuco, mais rentável e melhor organizada na estância fazendária, buscasse vigiar e zelar as capitanias ‘menos dadivosas’. Por outro lado, o projeto de incorporação total das antigas capitanias donatarias ao patrimônio real só irá se completar no reinado de D. José I. A própria Capitania de Pernambuco, no início do século XVIII, ainda se encontrava em disputa na Corte, sendo indenizado os descendentes do primeiro donatário em 1716 ⁹⁹, como também foi o caso da Capitania do Espírito Santo, incorporada ao patrimônio da Coroa em 1718¹⁰⁰.

Ambas as contentas foram pauta de discussão no Conselho Ultramarino, deixando transparecer, nas consultas e pareceres, uma série de gerências que deveriam ser seguidas nas conquistas.

No que tange os conflitos de jurisdição entre Itamaracá e Pernambuco, será o conselheiro Antônio Rodrigues da Costa a escrever um parecer elucidativo em 1712, no qual afirmou que para o “*bom governo daqueles vassallos de Pernambuco e Itamaracá e ao sossegos dos povos de uma e outra capitania, que todos estejam unidos e sujeitos ao mesmo Governador de Pernambuco*”. Para o membro do Conselho Ultramarino, os povos da Capitania de Itamaracá “*vivem com grande*

Pernambuco, e das suas anexas...1774-1787. In: Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. vol. XL, 1918. Rio de Janeiro: Officinas Graphicas da Bibliotheca Nacional, 1923.

⁹⁸ *Carta do Marquês de Cascais ao rei D. João V*. Lisboa, 10 de agosto de 1711. AHU, Pernambuco, cx. 24, doc. 2.207.

⁹⁹ Ver nota 69 deste capítulo.

¹⁰⁰ Declara a escritura de compra assinada por D. João V, que a “*Capitania do Espírito Santo cita no Estado do Brasil se comprasse por carta da Fazenda Real para se incorpora na Coroa e evitar por este modo as controvérsias que havia com os donatários e ficarem os povos bem regidos e melhor defendidos por Ministros e cabos nomeados*. [...] resultou ordenar Sua Majestade que ajustasse a compra da dita Capitania em 400.000 cruzados. Escritura de compra que D. João V fizera da Capitania do Espírito Santo, na Cidade da Bahia, a Cosme Rolim de Moura. ANTT, Gavetas, Doc. 633, III, 1-20. In: *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. II (Gav. III-XII). Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962, p. 18-24.

soltura e pouca obediência” e já que Pernambuco se encontra próximo, que o Governador de Pernambuco tenha em Itamaracá a mesma jurisdição que tem em sua capitania de governo, levando em consideração que o Governo Geral da Bahia fica mais distante, e os “*governadores de Pernambuco costumam ser pessoas de maior graduação e autoridade que os capitães-mores da Paraíba*”. Reitera que é inconveniente que a capitania esteja sujeita a três governos diferentes, como está: “*no político sujeito a Bahia, no militar e na fazenda a Pernambuco e na justiça a Paraíba*”¹⁰¹. Nesse sentido, o parecer do conselheiro é que essas muitas jurisdições sejam centralizadas em Pernambuco pela proximidade geográfica do poder de mando do Governador de Pernambuco. Este atrelamento jurisdicional corrobora com um dos fatores apresentados por Manuel Correia de Andrade para o ‘insucesso’ de Itamaracá: a presença constante de Pernambuco em oposição a ausência constante de seus donatários¹⁰².

Em 25 de maio de 1713, quase dois anos após a solicitação, o Conselho Ultramarino emitiu um parecer sobre o pedido do donatário de Itamaracá, o Marquês de Cascais, para a sugestão do novo Capitão-mor da capitania. O Conselho Ultramarino alegou que o nome sugerido pelo donatário era impróprio ao cargo, já que a lista de serviços de José de Freitas e Abreu parecia com a de outros capitães-mores que foram para as capitanias donatarias: “*são meramente uns procuradores que os suplicantes põem naquelas capitanias para melhor serem cobradas as suas rendas*”. E mesmo o Rei considerando o nome proposto, que este observe que “*a obrigação destes capitães-mores era servir a Vossa Majestade, defendendo a terra, as suas fortalezas, resistir as invasões dos inimigos*”. E não para os fins desejados pelo Marquês de Cascais, no qual os capitães-

¹⁰¹ *Parecer do Conselho Ultramarino sobre o que escreve o Governo da capitania de Pernambuco*. Lisboa, 1712. AHU, Pernambuco, cx. 25, doc. 2.274. Sobre Antonio Rodrigues da Costa, ver: Laura de Mello e Souza. *O sol e a sombra*. Política e administração da América portuguesa do século XVIII. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 90-108; Luciano. R. de Almeida Figueiredo. Antônio Rodrigues da Costa e os muitos perigos de vassalos aborrecidos. (Notas a respeito de um parecer do Conselho Ultramarino, 1732). In: Ronaldo Vainfas; G. Silva dos Santos; Guilherme Pereira das Neves. (Org.). *Retratos do Império*. Trajetórias individuais no mundo português nos séculos XVI a XIX. Niterói, RJ: EDUFF, 2006, p. 187-203. Para Jorge Couto o parecer de Antonio Rodrigues estava de acordo com a política centralizadora de D. João V. Jorge Couto. D. João V. In: João Medina (Dir.) *História de Portugal: Portugal absolutista*. Vol. 7. Barcelona, ES: Ediclube, 1993, p. 244-256. Diferente do que aponta Jorge Couto, Luís Fernand de Almeida entende que esse absolutismo de D. João V era fruto da ausência de uma base doutrinária, resultando em ações casuísticas. Luís Fernand de Almeida. O absolutismo de D. João V. In: Joaquim Veríssimo Serrão *et al.* (Org.). *Estudos em homenagem a Jorge Borges de Macedo*. Lisboa: INIC/CAH-UNL, 1992, p. 371-386.

¹⁰² É preciso não esquecer que os problemas envolvendo os descendentes do primeiro donatário da casa do Marquês de Cascais, já vinham desde o fim do século XVII, quando o mesmo ganha legitimidade de posse sucessória sobre a Capitania, numa disputa jurídica contra a Coroa. Ver: Manuel Correia de Andrade. *Itamaracá, uma capitania frustrada*, p. 47-51. Sobre o processo de retomada de Itamaracá aos descendentes do donatário, assim como documentos diversos, como foral de doação, ver: *Doação da Itamaracá, que pertenceu ao Marquês de Cascais D. Luiz Alvares de Castro, por sentença e outros documentos*. In: Antonio Caetano de Sousa. *Provas da História genealógica da Casa Real portuguesa*. Tomo VI. Lisboa: Regia Oficina Sylviana e da Academia Real, 1748, p. 324-343 e *Manifesto que fez o Pe. Fr. João de S. Joseph*. Itamaracá, 29 de agosto de 1692. AHU, Pernambuco, cx. 16, doc. 1.580. Ver: Evaldo Cabral de Mello. *A ferida de Narciso*. Ensaio de História Regional, p. 64.

mores são seus “*procuradores e feitores que lhe cobram as suas rendas e direitos*”¹⁰³. O parecer do Conselho Ultramarino foi embasado na experiência e conhecimento dos conselheiros a respeito do que se passava nas conquistas, além das atribuições dos capitães-mores, renovando as prerrogativas apresentadas a esse cargo pelo regimento do Governador Geral, o Conde de Óbidos, em 1663 ¹⁰⁴. O parecer do Rei seguiu as orientações do Conselho e José de Freitas e Abreu foi excluído como candidato para o cargo, contrariando o pedido do donatário de Itamaracá.

Os tempos eram outros e as redefinições da colonização no século XVIII permitiram ajustes vários, o que podemos constatar nas orientações do Conselho Ultramarino nos dois casos: suprimir a jurisdição de Itamaracá e seu donatário, frente a Pernambuco. Essas decisões do Reino encontraram apoiadores dentro da própria capitania de Itamaracá, como fica constata na carta dos oficiais da Câmara de Goiana enviada a D. João V ainda em 1713. Os oficiais camarários de Goiana pediam ao Rei “*que se conserve esta Capitania [Itamaracá] na mesma forma em que sempre se conservou: com capitães-mores e provedoria subordinada a Pernambuco*”¹⁰⁵. Essa posição dos homens bons da Câmara de Goiana, nesse momento, evidencia a proximidade dos comerciantes da vila com negociantes da praça comercial do Recife.

Com a morte de D. Luís de Noronha e Souza, seu descendente e herdeiro, o Marquês de Cascais Manoel José de Castro Noronha Ataíde e Sousa, seguiu os passos do pai, zelando pela escolha do Capitão-mor de Itamaracá e os rendimentos provenientes, até pelo menos o fim da segunda metade do século XVIII¹⁰⁶. Com a morte de Manoel e sem descendentes, a Marquesa de Lourical, irmã de D. Luís Noronha e Souza, apela aos tribunais para a incorporação dos bens do Marquês de Cascais a sua casa nobiliárquica, conseguindo do Rei algumas concessões, como os rendimentos de Itamaracá por tempo determinado¹⁰⁷. Com a morte da marquesa em 1756, a sucessão pertenceu a sua filha, Ana Josefa da Graça Noronha Ataíde e Sousa. Os bens foram administrados por seu pai, o Marquês de Lourical, que também não recebeu posse definitiva de

¹⁰³ *Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João V*. Lisboa, 25 de maio de 1713. AHU, Pernambuco, cx. 25, doc. 2.287.

¹⁰⁴ *Regimento que se mandou aos Capitães-mores das Capitâneas deste Estado. D. Vasco Mascarenhas Conde de Óbidos, Governador Geral do Brasil*. Bahia, 04 de março de 1663. *Documentos históricos da Bibliotheca Nacional*. Vol. 05. Rio de Janeiro: Augusto Porto & C, p. 374-380. As atribuições conferidas ao Capitão-mor nesse documento, são diferentes das prerrogativas dos capitães nas primeiras décadas da colonização. Cf.: Graça Salgado. (Coord.). *Fiscais e meirinhos. A administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/ Instituto Nacional do Livro, 1985, p. 127-128.

¹⁰⁵ *Carta dos oficiais da Câmara de Goiana ao rei D. João V*. Goiana, 22 de setembro de 1713. AHU, Pernambuco, cx. 25, doc. 2.334.

¹⁰⁶ Como consta dos seguintes documentos do AHU, Pernambuco: cx. 30, doc. 2.747; cx. 31, doc. 2.801; cx. 36, doc. 3.274 e cx. 43, doc. 3.906.

¹⁰⁷ *Requerimento da marquesa de Lourical ao Rei*. Lisboa, 02 de dezembro de 1746. AHU, Pernambuco, cx. 65, doc. 5.482.

nenhum dos bens da casa de Cascais, incluindo Itamaracá¹⁰⁸. A falta de sucessores diretos, além dessa incorporação de bens das casas nobiliárquicas, juntou-se a política de inserção das capitanias donatárias ao patrimônio régio, desencadeando o desmembramento final de Itamaracá e sua extinção enquanto capitania independente em 1763.

De acordo com os documentos coligidos por Pereira da Costa, com a morte de Manuel José de Castro Noronha Ataíde e Souza, “*oficia o Governador de Pernambuco Luís Diogo da Silva ao ministro em Lisboa, em 12 de maio de 1756, comunicando-lhe que foi a Goiana e Itamaracá, e em 29 de abril tomou posse da capitania em nome da Coroa*”. Já quanto aos herdeiros, estes teriam recebido uma indenização¹⁰⁹. Já em 1844, Jozé Gama havia afirmado “*que por convenção tomou a Coroa em 1763*”, a Capitania de Itamaracá¹¹⁰, o que contraria em alguma medida Lopes Machado que acreditou ter sido, “*uma composição amigável, e todo o seu território ficou sujeito a administração do governador de Pernambuco*”¹¹¹.

Fica demonstrado que a medida que se centralizava em torno de Pernambuco a jurisdição de Itamaracá, notadamente, sob os auspícios da Fazenda Real e dos negócios que uniam ambas as capitanias ao comércio atlântico; centralizava-se na mão da Coroa as antigas terras donatárias. Ao mesmo tempo que o Rei reconheceu e respeitou os serviços prestados pelos descendentes do antigo donatário, protelou ao máximo e restringiu, o quanto pode, os poderes destes, inclusive passando o problema para a esfera jurídica. Jozé Gama resumiu essa situação da donataria de Itamaracá afirmando que, “*já mesmo antes da invasão dos holandeses não tinham o mesmo poder que tiveram a princípio, porque o Rei pouco a pouco lhe ia coarctando quando era possível*”¹¹².

Manuel Correia de Andrade, em parte estava certo: a presença constante de Pernambuco teria ‘frustrado’ Itamaracá, enquanto capitania. Todavia, esse elemento por si e somente não explica

¹⁰⁸ Alguns requerimentos do marquês do Louriçal ao Rei podem ser encontrados em: AHU, Pernambuco, cx. 82, doc. 6.800 e cx. 97, doc. 7.606.

¹⁰⁹ Francisco A. Pereira da Costa. *Anais pernambucanos, 1701-1739*. Vol. 05. Recife: Arquivo Público Estadual, 1953, p. 324-325. Outros trabalhos afirmam, com base em Pereira da Costa, que 1763 foi o ano de extinção da capitania donatária de Itamaracá. Cf.: Ângelo Jordão Filho. *Povoamento, hegemonia e declínio de Goiana*, p. 23, 134-145; Manuel Correia de Andrade. *Itamaracá, uma capitania frustrada*, p. 34 e 91. Soma-se a isso o fato de que nos documentos avulsos do Conselho Ultramarino, a última referência acerca desse empasse da Coroa com os descendentes do Marquês de Cascais, data da ordem real citada de 1756. Cf.: Certidão do escrivão da Câmara de Goiana. Goiana, 11 de março de 1786. AHU, Pernambuco, cx. 156, doc. 11.255.

¹¹⁰ Jozé B. Fernandes Gama. *Memórias históricas da Província de Pernambuco*. Tomo I. Recife: Typographia de M. F. de Faria, 1844, p. 127.

¹¹¹ Manuel Lopes Machado. Capitania de Itamaracá. *Revista do Instituto Archeológico e Geographico Pernambucano*, t. 04, n. 29, ago./dez. 1883, Recife: Typhographia Industrial, 1884, p. 107-126. Citação p. 113.

¹¹² Jozé B. Fernandes Gama. *Memórias históricas da Província de Pernambuco*. Tomo I. Recife: Typographia de M. F. De Faria, 1844, p. 127-128.

tudo¹¹³. As evidências para melhor problematizar as questões aqui propostas não são contemporâneas aos eventos narrados. Diogo Campos Moreno, no início do século XVII, analisou a situação econômica e política de Itamaracá e já antevia em muito, fatos que iram se consolidar na centúria subsequente. Afirmou Diogo Moreno em 1609, que os rendimentos da Capitania de Itamaracá seguiam juntos ao “*dízimos de Pernambuco, à qual parte está tão unida que toda é uma e mais parece este povo uma aldeia de Pernambuco que Capitania de por si*”. Diogo Campos também afirmou que “*junte-se também que, como em si o porto não é tão capaz de entrarem navios grandes e o de Pernambuco, mais fácil e melhor, está a cinco léguas, toda a carga destas Capitania se lhe sai em barcos, que vêm a buscar o açúcar até os mesmos engenhos para se carregar em Pernambuco*”. Termina essa explanação com a seguinte frase: “*assim se fica a povoação sem nenhum comércio, coisa que a faz tão despovoada*”¹¹⁴. Itamaracá tinha comércio e, no século XVIII, volumoso, mas não direto com o Reino. Passava pelas mãos dos negociantes reinóis e das casas comerciais instaladas em Recife¹¹⁵.

Na segunda metade do século XVII a atuação do Conde de Óbidos foi marcante enquanto Governador Geral do Brasil na pós restauração. Buscou enfatizar a retomada da colonização portuguesa em torno de uma maior atuação das instituições de controle fazendárias e dos postos militares e administrativos. Combateu desajustes que permaneceram após a guerra da restauração em Pernambuco: o posto militar de Superintende das Capitanias do Norte do Estado do Brasil dado aos governadores de Pernambuco durante guerra, fazia com que mesmo após os que eram conduzidos ao cargo de governador sem essa incumbência, espriassem sua jurisdição sobre as capitanias à revelia do Governo Geral. Por outro lado, o Governador Geral ciente da condição de Itamaracá, escreveu ao governador de Pernambuco em 1664, afirmando já que “*Itamaracá não vão navios, ordeno ao Capitão-mor, e Provedor remetam a esse Recife o que toca a aquela Capitania*”¹¹⁶. Ao contrário do que afirmou Josué dos Santos, não foi a “*opção pela utilização do*

¹¹³ Manuel Correia de Andrade. *Itamaracá, uma capitania frustrada*, p. 55.

¹¹⁴ Diogo Campos Moreno. Relação das Praças Fortes, povoações e coisas de importância que Sua Majestade tem na Costa do Brasil, fazendo princípio dos baixos ou Ponta de São Roque para o Sul do Estado e defesao delas, de seus frutos e rendimentos, feita pelo Sargento-Mor desta Costa Diogo Campos Moreno no ano de 1609. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LVII, Recife: 1984, p. 196-197.

¹¹⁵ Noutro escrito Diogo Moreno reafirma, em 1611/12 que a Capitania de Itamaracá “*tem tanta vizinhança com Pernambuco que mais parece aldeia sua, que Vila ou Jurisdição a parte, e assim sempre as coisas desta povoação em barcos, se levaram ao Recife, e ali se carregam para o Reino*”. Diogo Campos Moreno. *Livro que dá Razão ao Estado do Brasil*, p. 44.

¹¹⁶ *Carta para o Governador de Pernambuco Francisco de Brito Freire, acerca do donativo que se há de enviar na frota*. Conde de Óbidos, Bahia, 29 de janeiro de 1664. *Documentos históricos da Bibliotheca Nacional*. Vol. 09. Rio de Janeiro: Augusto Porto & C, 1929, p. 158. Sobre esse tema ver tb: Jorge Couto. D. João V. In: MEDINA, João. (Dir.) *História de Portugal: Portugal absolutista*. Vol. 7. Barcelona, ES: Ediclube, 1993, p. 244-256.

Porto do Recife mais próximo da vila de Olinda e com condições naturais mais favoráveis, aos poucos, [que] impulsionou o declínio da atividade comercial na Ilha de Itamaracá”¹¹⁷ no século XVII. Isso porque não foi uma escolha de ancoradouro, tampouco somente uma questão política, e sim mercantil. O que denota que não declinou a atividade comercial de Itamaracá.

O século XVIII, sobretudo a primeira metade, propiciará uma conjuntura favorável ao comércio de Itamaracá. Seguindo as pistas deixadas por Ângelo Jordão Filho, sobre as atividades comerciais da Capitania de Itamaracá e da Vila de Goiana no século XVIII, reiteramos suas afirmativas sobre os gêneros produzidos, “*o que tudo vai para o porto de Recife*”¹¹⁸. Tratando-se de um dos mais importantes produtos de exportação de Itamaracá nas últimas duas décadas do século XVII e primeira metade do século XVIII, o fumo e sua relevância para o comércio negreiro, cabe aqui retornar o diálogo com as proposições e interpretações de Gustavo Acioli Lopes e Ana Emilia Staben, a respeito do tráfico negreiro e a fumicultura em Pernambuco e Itamaracá¹¹⁹.

Os primeiros dez anos do século XVIII já apresentavam um aumento crescente no rendimento dos quintos da Coroa, a partir da extração do ouro nas Gerais¹²⁰. Impulsionado pela necessidade do braço escravo nas áreas auríferas¹²¹, volumosa produção de tabaco¹²² e a escassez do acesso ao braço escravo na lavoura e engenho, em julho de 1712 os moradores de Itamaracá já se queixaram a D. João V que os escravos que chegavam a Pernambuco eram vendido para as Minas. Intentando não deixar de atender a demanda solicitada, D. João V afirmou que “*esses moradores podem entre si formar alguma companhia, e mandar algumas embarcações a Costa da Mina ou a*

¹¹⁷ Josué Lopes dos Santos. *Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII*. Articulações inter-regionais e internacionais. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura). Recife: UFPE, 2013, p. 51.

¹¹⁸ Ângelo Jordão Filho. *Povoamento, hegemonia e declínio de Goiana*. Recife: CEPE, 1977, p. 189.

¹¹⁹ Gustavo Acioli Lopes. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico*. Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760). 262 f. Tese (Doutorado em História Econômica, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo). São Paulo: FFLCH/USP, 2008, p. 112 e Ana Emilia Staden. *Negócio dos escravos*. O comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759). 112 f. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008, p. 50-51.

¹²⁰ Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio Anglo-Português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Ed. Nacional, 1979, p. 71 a 75.

¹²¹ Sobre o comércio de escravos entre Pernambuco e Minas ver o estudo de Hugo D. N. Teixeira Bonifácio. Comércio, elite mercantil e os homens do caminho de Pernambuco às Minas Gerais. In: _____. *Nas rotas que levam às minas: mercadores e homens de negócios da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII*, terceiro capítulo, p. 112-146.

¹²² Para as primeiras incursões comerciais de tabaco e tráfico negreiro, entre a América português e a Costa da Mina, ver: Jean Baptista Nardi. O início do comércio do fumo entre a Bahia e a Costa da Mina (séc. XVI e XVII). In: _____. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 203-221.

Angola”. No entanto, deviam seguir padrões praticados nesse comércio como faziam os negociantes em Pernambuco e Bahia e utilizar do porto de Recife¹²³.

Já entre o fim de 1719 e início do ano seguinte, tendo consultado a Junta do Tabaco em Lisboa, D. João V escreve ao Ouvidor Geral da Paraíba e Superintendente da Junta do Tabaco ali criada, em 1712, com jurisdição em Itamaracá¹²⁴, concedendo uma permissão por tempo de seis anos aos moradores da Capitania de Itamaracá “*poderem comerciar com suas embarcações para Angola e Costa da Mina [...] com carga de tabaco*”, dessa vez pelo porto da vila de Goiana, conforme regimentos emitidos pelo tribunal da Junta do Tabaco, utilizando-se do tabaco de terceira qualidade e as embarcações conferidas e protocoladas na Junta¹²⁵. Em carta escrita ao Superintendente da Junta do Tabaco na Paraíba no ano seguinte, D. João V avisou que tomou essa decisão facultando aos moradores de Itamaracá, “*mandar os seus Navios a Angola, e Costa da Mina, sem serem obrigados mandá-los a Pernambuco*”¹²⁶. Gustavo Acioli afirma que “*a coroa esvaziou ainda mais o papel do porto do Recife e da superintendência local no controle das exportações do gênero para a África ao fazer concessões à vila de Goiana*”¹²⁷. Discordamos, em parte, dessa análise do historiador, tendo em vista alguns fatos subsequentes a permissão emitida por D. João V, contidos em documentos lavrados na própria Vila de Goiana.

Em 1722, O Governador Geral, Vasco Fernandes César de Menezes, buscando coibir o contrabando de escravos por Itamaracá, enviou uma ordem à Câmara de Nossa Senhora da Conceição informando ciência dos descaminhos que ocorreram. A partir do relato do Provedor da Fazenda Real de Pernambuco, o Governador Geral afirma que uma nau oriunda da Costa da Mina havia aportado em Itamaracá, “*com a carga de negros e pertencia aquele Recife*”. O motivo do desembarque em Itamaracá era livrar-se do pagamento dos direitos alfandegários, conduzindo os escravos por terra para Pernambuco. Afirmou o Governador Geral que “*da tolerância dessas desordens, se seguem perniciosas consequências*” e ordenou ao Provedor da Fazenda Real de

¹²³ *Resolução de D. João V sobre negócios na Costa da Mina*. Lisboa, 31 de janeiro de 1713. AHU, Pernambuco, cx. 67, doc. 5.683.

¹²⁴ Jean Baptista Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 105.

¹²⁵ *Decreto de D. João V sobre negócios na Costa da Mina*. Lisboa, 22 de agosto de 1719. AHU, Pernambuco, cx. 67, doc. 5.683. e *Carta dos ofícios da Câmara da vila de Goiana ao rei D. João V*. Vila de Goiana, 21 de agosto de 1725. AHU, Pernambuco, cx. 32, doc. 2.960.

¹²⁶ *Carta de D. João V para o Ouvidor Superintendente do Tabaco da Paraíba*. Lisboa, 14 de março de 1720. ANTT, Junta do Tabaco, Maço 98, citado por Gustavo Acioli Lopes. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico*, p. 137, nota 15.

¹²⁷ Gustavo Acioli Lopes. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico*. Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760). 262 f. Tese (Doutorado em História Econômica, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo). São Paulo: FFLCH/USP, 2008, p. 137.

Itamaracá que, caso isso ocorresse, obrigasse o Mestre da embarcação a pagar todos os direitos e taxas alfandegárias, assim como se pagava na Alfândega de Pernambuco ¹²⁸.

O Governador Geral entendeu que por Itamaracá podia, desde que se pagasse o que devia, já o Rei e seus Conselheiros não ordenaram o mesmo. Foi registrado em 1736, no livro das Ordens Régias da Vila de Nossa Senhora da Conceição, uma lei de D. João V acerca da navegação e comércio das Ilhas adjacentes ao Reino para o Brasil, reafirmando e acrescentando em alguns pontos a “*Lei sobre arqueação dos navios*” de 1730¹²⁹. Essa lei intentava regular o comércio nas ilhas, como as da Madeira, São Miguel e Terceira, e o problema da fiscalidade delas: “*levam muitas fazendas estrangeiras de que algumas possam debaixo de algum pretexto de serem despachadas nas Alfândegas deste Reino e na volta, trazem do Brasil para as Ilhas, grande quantidade de ouro e diamantes*”. Para evitar esse dano, a lei regulamentou o despacho para os navios que fossem das ilhas com passaporte régio, munido de informações precisas do trajeto e carga; a quantidade de navios que cada ilha pode enviar por ano; o porte dos lastros dos navios e, no que toca Itamaracá, “*vão das Ilhas despachadas para um porto certo do Brasil e não possam passar em outro para descarregar nele toda ou parte da carga*”. As cargas que levam ou trazem somente poderiam ser “*frutos e gêneros das mesmas Ilhas e fazendas nelas fabricadas*”¹³⁰ e apenas ouro em moeda equivalente ao comércio realizado, devidamente manifestadas no passaporte.

Essas permissões régias¹³¹ regulamentam em muitos aspectos esse negócio direto de Goiana com Angola e Costa da Mina, no entanto, davam margem para que os homens de negócio diretamente de Recife operacionalizassem o comércio, além de que a capacidade das naus deveriam ser medianas¹³², tendo em vista que o porto de Goiana não comportava grandes embarcações. A saída pelo porto de Goiana era permitida, mas o retorno com braços escravos nem sempre se dava pelo mesmo porto, tendo em vista que os negócios mais rentáveis passavam por Recife. Pelo menos

¹²⁸ *Registro de uma ordem do Vice Rei*. Bahia, 27 de outubro de 1722. Registrado na Vila de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá em 11 de janeiro de 1723. APEJE, *Ordens régias* (1680-1760), vol. 02, caderno 02, not.: OR. 03, p. 84.

¹²⁹ Jean Baptista Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 240-245.

¹³⁰ *Registro da lei que S. Majestade que Deus guarde, sobre a navegação dos navios que hão de navegar das Ilhas adjacentes para os portos do Brasil*. D. João V, Lisboa, 20 de março de 1736. Registrado na Vila de Nossa Senhora da Conceição de Itamaracá em 12 de setembro de 1736. APEJE, *Ordens Régias* (1680-1760), vol. 02, caderno 03, not.: OR. 03, p. 147-149v.

¹³¹ Para outros regimentos do tabaco na América portuguesa, ver: Jean Baptista Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial*, notadamente das pág. 94 à 161. Regimentos para o comércio negreiro com o tabaco, a partir de Pernambuco, ver: Ana Emilia Staben. *Negócio dos escravos*, p. 88-97.

¹³² Para tipos de embarcações, porte e uso na América portuguesa, ver: José E. P. de Godoy *Naus no Brasil colônia*. Brasília: Senado Federal, 2007, notadamente as p. 661-680. Para alguns tipos de embarcações fluviais e marítimas que navegavam no Norte do Estado do Brasil, ver: Suely Creusa Cordeiro de Almeida. *A companhia Pernambucana de Navegação*. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFPE/CFCH, 1989, p. 68-78.

três vezes a vila de Goiana solicitou a D. João V a renovação do direito de comércio de tabaco direto com a África: em 1725, em 1731 e a última em 1746¹³³. Com exceção do último, os demais pedidos foram aprovados nas mesmas condições explicitadas pela Coroa quando da liberação na década de 1720. Dessa forma, o último pedido solicitado pela vila de Goiana em 1746, promoveu um debate com o Governador de Pernambuco que demonstrou a integração da Capitania de Itamaracá a região colonial Norte do Estado do Brasil.

Em 1748, Noronha e Brito escreveu uma extensa carta ao Rei dando conta desse comércio. Primeiro, que o número de embarcações que seguem a Costa da Mina são controladas e que na conta permitida por Recife, soma-se as de Goiana. Segundo, que mesmo sendo permitido desde 1713, a primeira embarcação que saiu de Itamaracá para Costa da Mina foi em 1721 e a última em 1730 e “*até ao presente [1748] nunca mais se continuou este comércio*”¹³⁴.

De acordo com certidões passadas pela câmara da vila de Goiana, havia em Itamaracá, até 1748, duas embarcações capazes de realizar o comércio na Costa da Mina e, de acordo com os registros da Provedoria de Pernambuco, apenas duas embarcações tinham saído de Goiana para a Costa da Mina entre 1721 a 1748. Para termos uma noção do volume desse comércio pelo porto de Recife, em dez anos, entre 1722 a 1731, foram registradas na Alfândega do Recife, 82 embarcações oriundas da Costa da Mina, correspondendo a 22.196 escravos desembarcados¹³⁵. Nesse sentido, o comércio negreiro por Itamaracá não permitiu esse esvaziamento do porto de Recife, mesmo com a liberação do Rei, simplesmente por que não havia naus, capitais e força política dos negociantes de Itamaracá para armarem, sozinhos, navios para a Costa da Mina.

Da Capitania do Ceará a Itamaracá, entre 1654 a 1763, muitos foram os processos e eventos que marcaram a conformação do espaço político de subordinação dessas capitanias ao Governador Geral de Pernambuco. Como foi analisado, as muitas tarefas, obrigações e jurisdições desse cargo, atrelado as diversas disputas políticas e alguns eventos e conflitos, promoveram essa propensão do cargo e um crescente espraiamento de poder culminando, durante o século XVIII, como uma espécie de Governo Geral de Pernambuco e suas anexas. Ocorre que a hipótese desenvolvida para

¹³³ *Carta dos ofícios da Câmara da vila de Goiana ao rei sobre a permissão para fazer o comércio de escravos*. Vila de Goiana, 21 de agosto de 1725. AHU, Pernambuco, cx. 32, doc. 2.960. *Requerimento dos oficiais da Câmara de Goiana ao rei pedindo nova provisão*. Vila de Goiana, 04 de setembro de 1731. AHU, Pernambuco, cx. 42, doc. 3.738 e *Carta dos ofícios da Câmara da vila de Goiana sobre renovação da permissão*. Vila de Goiana, 31 de outubro de 1746. AHU, Pernambuco, cx. 67, doc. 5.683.

¹³⁴ *Carta de D. Marcos José de Noronha e Brito ao rei D. João V*. Recife, 18 de março de 1748. AHU, Pernambuco, cx. 67, doc. 5.683.

¹³⁵ *Carta do provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco ao rei D. João V*. Recife, 16 de Janeiro de 1732. AHU, Pernambuco, cx. 42, doc. 3786.

essa questão é que, para além de uma ‘política de capitanias anexas’, como se fosse um projeto racional por parte da Coroa portuguesa ou dos Governadores coloniais, o que temos são supressões jurisdicionais dependendo das conjunturas econômicas, políticas e bélicas¹³⁶.

¹³⁶ O emprego do termo ‘anexas’ no século XVI foi utilizada para designar a incorporação territorial e alargamento de fronteiras. Bom exemplo é a Carta de Doação da Capitania de Pernambuco de 1534. Já consta nessa carta que, caso Duarte Coelho constataste a necessidade de “*na fronteira da dita [Capitania de Pernambuco] demarcassem algumas ilhas, ei por bem que sejam do dito Duarte Coelho e anexas a esta Capitania, sendo as tais ilhas até dez léguas ao mar na fronteira da dita demarcação*”. Nesse sentido, terras anexas ou territórios anexos tem haver com incorporação efetiva de territórios, como foi o caso da Capitania de Itamaracá. *Doação da Capitania de Pernambuco a Duarte Coelho*. Évora, 10 de março de 1534. In: Maria Chorão (Org.). *Doações e forais das Capitanias do Brasil (1534-1536)*. Lisboa: IAN/TT, 1999, p. 12.

Considerando o longo processo de conformação do espaço econômico, podemos resumidamente afirmar que o litoral e o sertão e suas diversas áreas produtivas estão imbricadas e conectadas ao porto atlântico do Recife, conjuntamente, a partir das primeiras décadas do século XVIII. Por outro lado, sobre a conformação do espaço político e as complexas jurisdições do Governo Geral de Pernambuco e seu Governador, podemos resumidamente afirmar que esse longo processo que inicia-se, sobretudo, a partir da segunda metade do século XVII, ganha máxima expressão na segunda metade do século XVIII com as sucessivas subordinações e supressões políticas das demais capitanias. Nesse sentido, o Norte do Estado do Brasil, ou seja, a região colonial que teve como centro econômico o porto do Recife e como centro político o Governador de Pernambuco, se conformou na confluência entre o espaço econômico e a jurisdição política, subordinando as contiguidades territoriais da Capitania de Pernambuco, desde Alagoas até a Capitania do Ceará.

É bem verdade que o termo ‘Norte do Estado do Brasil’ para designar as contiguidades territoriais ou a *hinterland* ligada a Pernambuco não surgiu no século XVIII. Seguindo os passos de Evaldo Cabral de Mello, nossa pesquisa aponta que o termo surgiu pela primeira vez, pelo menos no sentido que estamos aqui trabalhando, numa carta escrita pela Câmara de Olinda em 1651 a D. João IV. Os “*oficiais da Câmara de Pernambuco e povos das Capitanias do Norte do Estado do Brasil*” solicitavam certos ajustamentos para o soerguimento econômico da região pós domínio holandês, incluindo aí todas os povos que a custa de “*nosso sangue, vidas e despesas*”¹³⁷ devolveu à corte portuguesa o domínio da região. No entanto, a definição aqui trabalhada levou em consideração outros processos, como já foi apontado.

Essa região colonial e suas características podem ser analisadas também a partir da própria crítica que os homens da governança das capitanias subordinadas foram tecendo durante o século XVIII¹³⁸. Ganhando expressão já no final do século, tendo em vista os níveis de consciência da colonização, essas críticas partiram da colônia e acabaram chegando na metrópole. Embora houvesse resposta positiva por parte da Coroa para as reivindicações dos colonos, os seculares entraves econômicos e políticos que subjugavam o Norte do Estado do Brasil a Pernambuco não poderiam ser resolvidos com tanta brevidade em que se esperava.

¹³⁷ Carta da Câmara de Pernambuco e povos do Norte do Estado do Brasil a D. João IV. Pernambuco, 10 de março de 1651. BA, Cod. 51-IX-6, p. 127-128. Agradeço a amiga lisboeta Diana Martins a transcrição integral do documento.

¹³⁸ Reinhart Koselleck. *Crítica e crise*. Uma contribuição à patogênese do mundo burguês. Rio de Janeiro: EDUERJ/Contraponto, 1999, p. 76-110.

João da Maia Gama foi Governador da Paraíba entre 1708 a 1717, ou seja, antes do rebaixamento do posto de governança daquela capitania. Gama colecionou uma extensa lista de serviços prestados à Corte portuguesa no Reino, na Índia e no Brasil, além de ter descrito, ainda nas primeiras décadas do século XVIII, relevantes informações econômicas e políticas sobre o Norte do Estado do Brasil¹³⁹.

Dentre os muitos assuntos que tratou no diário de viagem do Maranhão até Pernambuco antes de seu regresso a Lisboa em 1728, destacamos dois importantes elementos. Primeiro, quando de sua passagem pelo Ceará observou que os moradores tinham grandes queixas dos mercadores de Pernambuco, “*que se espalham por toda a Capitania e recolhem e levam para Pernambuco todo o dinheiro de moeda que nela há, o que faz grande falta a toda a Capitania e lhe serve de grande prejuízo*”. Segundo, da confusão da cobrança dos dízimos das Capitânicas de Ceará e Rio Grande do Norte que eram arrematados juntos, mas que era na Provedoria de Pernambuco onde deveria se reportar os problemas relacionados ao contrato e a cobrança. Argumentou que essa centralização seria culpa do “*Provedor da Fazenda de Pernambuco cabeça das duas capitânicas, ou fosse descuido, ou omissão do Governo de Pernambuco*”¹⁴⁰. João da Maia Gama reúne em suas observações os problemas que foram elencados para a conformação do Norte do Estado do Brasil no século XVIII.

As observações realizadas no início do século por Gama ganham expressão e notoriedade ao longo do XVIII, no entanto, será quase 70 anos depois que os conflitos entre os capitães-mores das capitânicas subordinadas e o Governador de Pernambuco irá recrudesce. E na leitura e análise desses documentos que reafirmamos nossa hipótese para a conformação da região colonial: confluência entre espaço econômico e jurisdição política.

Em 23 de outubro de 1797, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, pouco mais de um ano a frente da Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos do reinado de D. Maria I, emitiu o Regimento do mais novo Capitão-mor da Paraíba, Fernando Delgado Freire de Castilho¹⁴¹. Afirmou D. Rodrigo ao novo governador, que a Capitania da Paraíba é “*incorporada na de Pernambuco, a*

¹³⁹ Sobre a atuação enquanto governador da Paraíba, ver: Isabela Augusta C. Bezerra. *A serviço D’El Rey: o governo de João da Maia Gama na Capitania da Paraíba (1708-1717)*. 2015. 172 f. Dissertação (Mestrado de História e Cultura Histórica) – Universidade Federal da Paraíba; Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. João Pessoa, 2015.

¹⁴⁰ João da Maia da Gama. *Diário da viagem de regresso para o Reino e de inspeção das barras dos rios do Maranhão e das Capitânicas do Norte, 1728-1730*. In: F. A. Oliveira Martins. *Um herói esquecido: João da Maia da Gama*. Vol. 02. Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1944, p. 67-77.

¹⁴¹ Sobre a atuação desse governador ver: Mozart Vergetti de Menezes; Yamê Galdino de Paiva. Ilustração, população e circuitos mercantis: a capitania da Paraíba na virada do século XVIII. In: Carla Mary Oliveira; Mozart Vergetti de Menezes; Regina Célia Gonçalves (Org.). *Ensaio sobre a América Portuguesa*. João Pessoa: EDUEPB, 2009, p. 161-179.

que está sujeita”, devendo Fernando Castilho expor sobre a “*conveniência de fazer esse governo independente ou de o conservar dependente*”. D. Rodrigo reiterou que a principal conveniência a ser realizada nessa observação seria questionar a viabilidade de se manter esses conflitos de jurisdição com Pernambuco, temendo que os habitantes da Paraíba pudessem “*receber algum vexame de um sistema, que os faz dependentes para o seu comércio da praça de Pernambuco*”, observando assim, se há vantagens no “*comércio direto desta capitania [da Paraíba] com a Metrópole*”. Para isso, era necessário que Fernando Castilho também averiguasse o comércio e a qualidade dos portos, “*de maneira que os negociantes das praças de Lisboa e Porto, possam fundar as suas especulações mercantes em bases conhecidas e seguras*”, caso seja favorável o comércio direto com a Metrópole¹⁴².

Os termos utilizados por D. Rodrigo para qualificar essa dependência da Capitania da Paraíba à Pernambuco, são curiosos. ‘Sistema que os faz dependentes’, ‘comércio direto’, ‘especulações mercantes dos negociantes das praças de Lisboa e Porto’. Essas três curtas frases apontam para uma explicação desse quadro de dependência da Paraíba, que será elaborada por Fernando Castilho algum tempo depois.

As questões colocadas por D. Rodrigo à Fernando Castilho, Capitão-mor da Paraíba, fazem parte de um esforço de D. Rodrigo para “*melhor informação do estado físico e político dos domínios ultramarinos*”, e ao explicar isso a um governador na colônia, afirmou que o intuito era “*que as providências necessárias a promover o bem dos seus vassalos sejam dadas com todo o conhecimento de causa*”¹⁴³. Dois dias antes de assinar o novo regimento do Capitão-mor da Paraíba, D. Rodrigo solicitava que todas as capitanias do Brasil preparassem mapas sobre os habitantes, ocupações dos mesmos, importação, exportação, das produções, “*dos preços correntes dos gêneros, [...] do número de navios que entram e saem*”¹⁴⁴. Todas essas informações solicitadas por D. Rodrigo visavam apresentar em quais frentes o novo secretário iria combater, expressando assim suas preocupações, e afirmando, diante da Coroa, sobre o “*sistema político que mais convém*

¹⁴² *Regimento do Capitão-mor Fernando Delgado Freire de Castilho, nomeado governador da Paraíba, dado por D. Rodrigo de Souza Coutinho*. Palácio de Queluz, 23 de outubro de 1797. In: Irineu Ferreira Pinto. *Datas e notas para a História da Paraíba*. Vol. 01. João Pessoa: EDUFPB, 1977, p. 180-184.

¹⁴³ *Avisos e instruções para D. Fernando José de Portugal, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia*. Palácio de Queluz, 14 de setembro de 1796. In: André Mansuy Diniz Silva. (Dir.). *D. Rodrigo de Souza Coutinho: textos políticos, econômicos e financeiros (1783-1811)*, vol. 02. Lisboa: Banco de Portugal, 1993, p. 38.

¹⁴⁴ *Avisos e instruções para D. Fernando José de Portugal, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia*. Palácio de Mafra, 21 de outubro de 1797. In: André Mansuy Diniz Silva. (Dir.). *D. Rodrigo de Souza Coutinho: textos políticos, econômicos e financeiros (1783-1811)*, vol. 02. Lisboa: Banco de Portugal, 1993, p. 40.

que a nossa Coroa abrace para a conservação dos seus tão vastos domínios, particularmente dos da América, que fazem propriamente a base da grandeza do nosso augusto trono”.¹⁴⁵

Entre o fim de 1798 e início do ano seguinte, aproximadamente depois de um ano a frente da Capitania da Paraíba, o Capitão-mor Fernando Delgado Freire de Castilho escreveu dois extensos documentos informando o estado em que se encontrava a capitania, em resposta ao seu regimento. O primeiro endereçado a D. Rodrigo, o segundo a própria Rainha D. Maria I.

Apresentando um encadeamento de ideias e reflexões acerca das relações políticas e econômicas que ditavam a estreita ligação da colônia e a metrópole, num nível de consciência só possível no fim dessa centúria¹⁴⁶, Fernando Castilho afirma que “*o estabelecimento em 1759 da Companhia de Pernambuco, estancou a fortuna da Paraíba, aterrando pelo monopólio as plantações do maior proveito*”. Exclama: “*Quantos embaraços políticos cercearam a prosperidade desta Capitania desapareceram já [com o fim da Companhia]; resta ainda a sujeição ao Governo de Pernambuco, a qual agrava sobre ela todos os males de um **monopólio indireto***”¹⁴⁷ (Grifos nossos).

Fernando Castilho afirmou que os gêneros comerciáveis (de exportação) embarcam-se em Pernambuco, “*aonde se faz indispensável que os paraibanos paguem duplicadas despesas nas cargas e descargas, agentes e armazéns, suportando sobre elas o retardamento do comércio indireto, sensivelmente menos ativo, e menos lucrativo do que o comércio direto com a Metrópole*”. Da mesma forma, “*os retornos manufaturados que lhe voltam da Europa pela praça de Pernambuco, chegam a Paraíba em preços excessivos*”. Por fim, conclui: “*todos estes encargos pesam em última análise, sobre as plantações da Paraíba, que se acham na dura necessidade de vender suas produções mais baratas, que as de Pernambuco, e de comprar os gêneros europeus mais caros do que aquela praça*”.

O tom denunciante e esclarecedor de Fernando Castilho chega às mãos da Rainha D. Maria I, numa memória muito mais extensa. Em janeiro de 1799 é emitido o segundo documento relativo

¹⁴⁵ D. Rodrigo de Souza Coutinho. *Memória sobre o melhoramento dos Domínios de Sua Majestade na América* (1797 ou 1798). In: Andrée Mansuy Diniz Silva. (Dir.). *D. Rodrigo de Souza Coutinho: textos políticos, econômicos e financeiros* (1783-1811), vol. 02. Lisboa: Banco de Portugal, 1993, p. 48. Ver: José Luís Cardoso. *O pensamento económico em Portugal nos final do século XVIII*. 1780-1808. Lisboa: Imprensa Universitária/ Editorial Estampa, 1989, p. 127-211.

¹⁴⁶ O antecessor de Fernando Castilho afrente da Capitania da Paraíba, o capitão-mor Jerónimo José de Mello e Castro (1764-1797) já havia tentando, sem o apoio da Coroa, desfazer essa dependência da Paraíba à Pernambuco. Elza Regis de Oliveira. *A Paraíba na crise do século XVIII: subordinação e autonomia* (1755-1799). Fortaleza: ETENE, 1985 e José Inaldo Chaves Júnior. “*As duras cadeiras de hum governo subordinado*”: história, elites e governabilidades na Capitania da Paraíba (c. 1755 – c. 1799). 268 f. Dissertação (Mestrado em História), UFF, Rio de Janeiro, 2013.

¹⁴⁷ *Descrição da Capitania da Paraíba do Norte, entre nov. de 1798 e jan. 1799 por Fernando Delgado Freire de Castilho*. AHU, Paraíba, cx. 34, doc. 2.471. Consta uma cópia, sendo meu primeiro contato com o documento no ANRJ. Cód. de Fundo: NP – Diversos Códices – SDH, Notação: Cód. 807, vol. 01, CODES, fls. 200-205.

à solicitação feita no regimento do governador de 1797 por D. Rodrigo. O governador parece ter mais profundidade em suas análises e afirmou que “*os negociantes por quem corre o trato da capitania são poucos e pobres, meros feitores dos comerciantes de Pernambuco*”, e estes “*feitores dos negociantes da Metrópole*”, afinal, o “*comércio é limitado a Metrópole*”. Quanto a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, “*fez grande dano às terras onde se estabeleceu*”, pois exigia “*pelos seus avanços tão grandes lucros e sobrecarregava tanto os seus efeitos, que de necessidade absorvia todos os benefícios da agricultura*”. Com seus créditos “*arruinou os proprietários de engenhos estabelecidos. [...] Eram meros feitores que viviam sempre endividados com aquele credor*”¹⁴⁸.

Os entraves denunciados por Fernando Castilho para o estanco da fortuna da Paraíba e a qualificação do que ele denominou como monopólio indireto residem no comércio, ou melhor, nos moldes do comércio colonial e sua dimensão regional no Norte do Estado do Brasil. O retardamento e seus entraves do comércio indireto realizado por Pernambuco, através dos negociantes, casas comerciais, porto e alfândega do Recife constituíram as bases do monopólio indireto, que era menos promissor para as capitanias subordinadas do que o comércio com a Metrópole, que constitui o monopólio direto. Consta num comentário das Balanças de Comércio sobre a exportação da Paraíba para Lisboa em 1802 que “*uma parte do Comércio que está praça [da Paraíba] faz com Lisboa não é direta, mas sim por uma segunda, qual é Pernambuco*”¹⁴⁹.

A consciência dos entraves da colonização compreendidos por Fernando Castilho emerge nesse jogo de palavras entre direto e indireto, gravitando na noção e entendimento do que seria e como se constitui o monopólio comercial metropolitano (Portugal-Brasil) e regional (Pernambuco-Norte do Estado do Brasil). Um pensamento sofisticado para época, que denunciou os meandros da colonização portuguesa setecentista: a colonização se dá pelo comércio, pelo comércio colonial atlântico que influi, inclusive, nas áreas produtivas. Todavia, essa consciência da colonização não ficou restrito ao pensamento e ação do Capitão-mor da Paraíba, tendo em vista que essa preponderância da Capitania de Pernambuco se fez sentir sobre o Norte do Estado do Brasil, como um todo.

Logo quando assumiu o governo da Capitania de Ceará, no final de 1799 e permanecendo no cargo até 1802, Bernardo Manoel de Vasconcellos também escreveu a D. Rodrigo sobre a

¹⁴⁸ *Memória acerca do estado da Capitania da Paraíba, produzida pelo Capitão-mor Fernando Delgado Freire de Castilho oferecida a Rainha D. Maria I. Parahiba, 09 de janeiro de 1799. In: Irineu Ferreira Pinto. Datas e notas para a História da Paraíba. p. 205-213.*

¹⁴⁹ *Balança Geral do Comércio do Reino de Portugal com os seus Domínios e Nações Estrangeiras, 1802, p. 7. BNRJ, Secção de Manuscritos.*

situação econômica do Ceará. Explicou ao Ministro que da vila marítima de Aracati, “*se embarcam em sumacas e outros barcos costeiros todos os gêneros exportáveis, e por isso de nenhum dos portos desta Capitania se poderia começar a Navegação direta para a capital deste Reino*”. Além do tamanho das embarcações existentes e incapacidade da barra do porto, Aracati também foi privada “*do estabelecimento de uma casa de Alfândega*”. Além do mais, “*somente os Negociantes do Aracati podem formar um corpo de associação comercial*”, e sendo convocados estes pelo governador, afirmaram que não tinham interesse pelo “*receio de arriscarem sobre Mares, cobertos de Piratas*”, o que “*os suspende e faz objeto de sua desculpa*”. No entanto, o motivo que merece mais consideração, de acordo com o Governador, é a “*dependência hereditária e pueril de Pernambuco, o que faz um grande prejuízo ao comércio desta Capitania, e produz um preço extraordinário nos gêneros, consequência infalível da mesma dependência*”.

Para a vila de Fortaleza, a realidade é a mesma. Tudo é comprado por “*alto preço em Pernambuco, que depois pelos compradores vem a ser vendidas por outro extraordinário, envolvido em um ganho desmascarado. Esses excessos de preços só desapareceram com a navegação direta para essa Capital [Lisboa]*”. Afinal, o comércio com Pernambuco trata os gêneros da terra – algodão, gados, solas, couros, ou seja, os gêneros exportáveis – a partir de uma “*permutação arbitrária*” com os gêneros importados do mundo, ao contrário do que deveria ser: “*uma compra e venda dirigida por combinações e sujeita a sistema*”¹⁵⁰.

Essa ‘permutação arbitrária’ foi o motivo que levou ao governador do Ceará subsequente, Luiz Barba Alardo de Menezes, poucos anos após a promulgação do documento que tornavam independentes, em termos legais e não práticos, as Capitanias da Paraíba e Ceará ao governo de Pernambuco, escrever a Corte que “*pode-se seguramente afirmar que até esse tempo [1799] era [a Capitania do Ceará] desconhecida e considerada como árida e estéril [...] de cuja falsa opinião não tirou pequeno partido a praça de Pernambuco, que ainda dela tira avultadíssimas somas*”¹⁵¹.

¹⁵⁰ Carta de Bernardo Manoel de Vasconcellos a D. Rodrigo de Souza Coutinho. Villa da Fortaleza de N. S. da Assunção do Seará, 01 de janeiro de 1800. In: Documentos para a história do Governo de Bernardo Manoel de Vasconcellos, Coleção Studart. Revista Trimestral do Instituto do Ceará, tomo 28, ano 28, 1914. Fortaleza: Typ. Minerva, 1914, p. 330-333.

¹⁵¹ Memória sobre a Capitania independente do Ceará Grande. In: Luiz Barba Alardo de Menezes. Memória sobre a capitania do Ceará, Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, tomo XXXIV, vol. 01, Rio de Janeiro: B. L. Garnier, 1871, p. 258. O Marquês de Inhambupe afirmou, em 1816, que “*para atalhar esses abusos e atermar os conflitos de jurisdição, houve El Rei Nosso Senhor por bem ordenar por Carta Régia passada em o ano de 1799 que os Governos das ditas duas Capitanias ficassem independentes da de Pernambuco [...]*”. No entanto, “*estas saudáveis providências não produziram em toda a sua extensão os efeitos desejados*”. Antônio Luís Pereira da Cunha [Marquês de Inhambupe]. Memória sobre a criação das duas capitanias da Paraíba e Ceará para os Governos Gerais. Rio de Janeiro, 24 de setembro de 1816. BNRJ, Divisão de Manuscritos, I-31,21,014. Transcrição e análise em Fabiano Vilça dos Santos. Administração colonial e governança na América portuguesa: a propósito de uma memória sobre as capitanias da Paraíba e do Ceará (1816). Revista de História, São Paulo, n. 171, p. 213-243, jul.-dez., 2014. Ver: Barão de Studart. Administração Barba Alardo. Revista trimestral do Instituto do Ceará. Tomo XVII, ano XXII. Fortaleza: Typ. Minerva, 1908, p. 329-369.

O novo Capitão-mor da capitania do Rio Grande do Norte não fez diferente. Caetano da Silva Sanches (1797-1800), também escreveu diversas missivas a D. Rodrigo denunciando a subordinação do Rio Grande do Norte à Pernambuco.

Em 1798, declarou a D. Rodrigo que *“fundiou no Mar da Barra desta cidade [Natal], o paquete Correio Marítimo, vindo já de volta da Paraíba donde deixou as cartas”* enviadas pelo Ministro a ele. Numa dessas cartas, aproveitou para declarar que a Capitania não tinha ligação com Lisboa e *“só poderia haver se Sua Majestade for servida que venha a este porto uma embarcação”*, para carregar açúcar e algodão, animando agricultores e plantações, *“porque acusam de levarem os seus efeitos para Pernambuco que lhe correm o risco, e para comprarem as suas fazendas mais baratas das que lhe vendem da dita praça de Pernambuco”*¹⁵².

As indignações do Capitão foram apreciadas por D. Rodrigo e registradas na Junta do Comércio em Lisboa¹⁵³. Em resposta, D. Rodrigo mandou que Caetano Sanches averiguasse as possibilidades do Rio Grande do Norte ter comércio direto com Lisboa, dando conta dos portos, assim como fez com Fernando Castilho na Paraíba anos antes; e da possibilidade de estabelecer Alfândega, *“onde os gêneros paguem tanto quanto pagam nos outros Portos do Brasil”*. O Capitão-Mor escreveu uma extensa carta em 1799, com todas as qualidades portuárias e de escoamento que a capitania dispunha. Na esperança de ser atendido, ainda afirmou ao Ministro que desse certeza se uma embarcação iria no ano seguinte aportar em Natal para comércio direto com Lisboa, assim ele poderia *“deter os gêneros e cientificar aos agricultores, e todos os mais desta Capitania para se animarem”*¹⁵⁴.

O tom esperançoso do Capitão-Mor e o desejo do comércio direto com o Reino ficaram restritos as suas cartas. Mesmo ciente que o problema da subordinação a Pernambuco estava no comércio indireto por aquela praça, Caetano Sanches e os negociantes da capitania indignaram-se com a permanência da subordinação política frente a Pernambuco, quando da *“independência”* (sic) do Ceará e Paraíba naquele mesmo ano em que barganhava com D. Rodrigo o comércio direto¹⁵⁵.

¹⁵² *Ofício de Caetano da Silva Sanches para D. Rodrigo de Sousa Coutinho*. Natal, 25 de abril de 1798. AHU, Rio Grande do Norte, cx. 8, doc. 498.

¹⁵³ *Carta de Caetano da Silva Sanches, Governador do Rio Grande do Norte, para Vossa Majestade, tendo sido encaminhada por D. Rodrigo de Souza Coutinho para apreciação na Junta do Comércio em janeiro de 1799, com petição de encaminhamento incluso*. Natal, 25 de abril de 1798. ANTT, Junta do Comércio, mç 17, cx. 58.

¹⁵⁴ *Ofício de Caetano da Silva Sanches para D. Rodrigo de Sousa Coutinho, enviando relação das barras e enseadas existentes no Rio Grande do Norte*. Natal, 01 de março de 1799. AHU, Rio Grande do Norte, Cx. 8, D. 503.

¹⁵⁵ *Carta régia separando as capitanias da Paraíba e Ceará da subordinação em que se achava da de Pernambuco*. Palácio de Queluz, 17 de janeiro de 1799. In: Irineu Ferreira Pinto. *Datas e notas para a História da Paraíba*. Vol. 01. João Pessoa: EDUFPA, 1977, p. 214.

Uma série de cartas oriundas das câmaras e do próprio Capitão-Mor do Rio Grande do Norte¹⁵⁶ foram enviadas a Rainha D. Maria pedindo o mesmo direito que foi concedido ao Ceará e a Paraíba em 1799. Numa sequência de vereações iniciadas na câmara de Natal¹⁵⁷ em outubro de 1799 e com exceção da vila de Portalegre, todas as demais vilas da capitania escreveram a Rainha D. Maria I: São José em 23 de novembro, Extremoz em 07 de dezembro, Arez em 11 de dezembro e Vila Flor em 17 de dezembro de 1799; vila do Príncipe (Caicó) em 03 de janeiro e da Princesa (Assú) em 10 de fevereiro de 1800¹⁵⁸.

As cartas seguiram uma estrutura parecida e o argumento central para a separação, além da igualdade perante a Paraíba e Ceará, era a capacidade do porto e do aumento da riqueza da Capitania, caso houvesse comércio direto. Todavia, solicitavam sem se darem conta aquilo que foi uma miragem para as Capitânicas da Paraíba e Ceará: a desanexação política, através de uma carta régia, não instaurou o comércio direto dessas capitânicas com a Metrópole e tampouco ligaria o Rio Grande do Norte à Lisboa, sem passar por Pernambuco.

Fernando Castilho na Paraíba, Bernardo Vasconcelos no Ceará e Caetano Sanches no Rio Grande do Norte. Capitães-mores no apagar das luzes do século XVIII e esclarecidos em menor ou maior medida sobre as bases da subordinação à Pernambuco, estavam cientes de um dos expedientes que acabou ocupando seus governos: a consciência que essa conformação econômica e política que era o Norte do Estado do Brasil produzia entraves comerciais e políticos para as capitânicas, separada e conjuntamente.

¹⁵⁶ *Ofício de Caetano da Silva Sanches a D. Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo uma carta para a rainha pedindo a separação administrativa da Capitania do Rio Grande do Norte da de Pernambuco*. Natal, 15 de outubro de 1799. AHU, Rio Grande do Norte, cx. 8, doc. 511.

¹⁵⁷ *Termo de Vereação do Senado da Câmara de Natal*. Natal, 05 de outubro de 1799. IHGRN, LTVSCN, Termo de Vereação de 05 out. 1799, cx. 02, lv. 1784-1803, fls. 144-144v.

¹⁵⁸ *Representações dos oficiais das câmaras do Rio Grande do Norte acerca do pedido que fizeram para que ao Rio Grande do Norte fosse concedida a independência do governo de Pernambuco*. Várias datas. AHU, Rio Grande do Norte, cx. 8, doc. 514.

CAPÍTULO 02

O ATLÂNTICO, AS ALFÂNDEGAS E AS FROTAS

“Daqui se vê, que as Alfândegas não são um estaque de tabaco ou de sabão; elas são a chave e o ponteiro que indicam a opulência ou a ruína, e a pobreza de Estado, e que para se governarem se necessita de um homem superior em matéria de Estado Econômico e Político. E que um jurisconsulto, um mercador da praça de Lisboa, ou um militar é tão inútil para dirigir e governar este Relógio (por chama-lhe assim) do Estado Econômico e Político, como seria um músico para conduzir um navio ao Maranhão”.

Autor anônimo, 1757¹.

“Sendo as conquistas as que nos honram e nos sustentam [...] a sua maior ocupação se reduz ao tempo que as frotas partem ou chegam carregadas de ouro e diamantes, com outros gêneros, se não tão preciosos, igualmente úteis na sua proporção”.

D. Luís da Cunha, 1736².

O domínio sobre o oceano Atlântico e suas dificuldades de navegação foram um dos desafios dos navegantes portugueses desde o século XV. Ao passo que se estabeleceram rotas seguras, o Atlântico que margeia o Norte do Estado do Brasil deixou de ser um lugar de passagem para se tornar um espaço colonial contíguo ao território afinal, a extrema dispersão geográfica era uma característica central do império marítimo português. A combinação de uma navegação que aproveitava o regime de ventos e as correntes oceânicas do Atlântico norte e a equatoriais e um calendário quase que regular de saídas e entradas das frotas entre o Tejo e o Recife, efetivou ao longo dos séculos uma rota segura entre o Norte do Estado do Brasil e a Europa. Aos poucos, outras rotas atlânticas foram se desenhando, como é o caso da rota negreira de Angola. Um mundo em movimento, que incluía cada vez mais o Norte do Estado do Brasil³.

¹ Autor anônimo. *Ideia do que são as Alfândegas e do proveito ou prejuízo que causam ao Estado, bem ou mal administradas*. Paris, 11 de agosto de 1757. Manuscrito. ANTT, Ministério do Reino, mc. 999, cx. 1.122.

² D. Luís da Cunha. *Instruções políticas* [1736]. Introdução, estudo e edição crítica de Abílio Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 183.

³ Charles Boxer. *O império marítimo português, 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 66; A. J. R. Russell-Wood. *Um mundo em movimento. Os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808)*. Lisboa: Difel, 1998, p. 52-55; Frédéric Mauro. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Vol. 01. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, p. 147 e vol. 02, p. 254; Vitorino Magalhães Godinho. *Os descobrimentos e a economia mundial*. Vol. 03. Lisboa: Editorial Presença, 1963, p. 43-53; Valentim Alexandre. *Os sentidos do Império. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português*. Porto: Afrontamentos, 1993, p. 810-811 e Francisco Bethencourt; Diogo Ramada Curto. (Dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010,

Foi através do Atlântico que os portugueses conduziram mercadorias europeias para o porto do Recife, mas foi também por esse mesmo oceano que transitaram agentes mercantis, informações sobre preços e moedas, livros contábeis, letras de crédito, objetos de valor e tecnologias de navegação. Como resultado da produção colonial e pagamento pelas importações, os portugueses fizeram circular açúcar, pau-brasil e couros oriundos do Norte do Estado do Brasil, num mercado cada vez mais globalizado pelas relações de consumo e crédito, a partir dos portos de Lisboa e Porto, principalmente.

A América representou para a Europa um mercado novo e mais vasto, com produtos e matérias-primas em abundância. Uma inovação científica, como madeiras diferentes para tinturaria e drogas exóticas, ou mesmo um aproveitamento econômico para algum tipo de matéria-prima, gerou uma invenção técnica na Europa, e até na América para extração e produção e, consequentemente, um novo produto entrava nos circuitos europeus que acabava beneficiando esse continente, por produzir com as matérias-primas da América uma nova manufatura. Com acesso ao mercado produtivo e extrativista em primeira mão do Novo Mundo, baseado numa estrutura produtiva escravista que a cada novo produto explorado empregava mais levas de braços humanos africanos, a Europa realizou aquilo que Braudel chamou de “*colonização comercial*”⁴, engendrada por instituições e estruturas políticas europeias.

Chegando a essa formulação e partindo dela é que agora estabelecemos o próximo problema relacionado a hipótese de pesquisa: se de fato o comércio foi o “*nervo da colonização do Antigo Regime*”, como afirmou Fernando Novais, então foi o “*regime do comércio entre metrópoles e colônias*” que possibilitou a ligação do Norte do Estado do Brasil ao mundo Atlântico e sua inserção nas rotas globais de produtos e negócios. Se o Norte do Estado do Brasil é produto da colonização comercial, então é no comércio externo e no mercado Atlântico que passaremos a analisar a região colonial, sendo justamente no desenvolvimento econômico dessa região que se ampliará a exploração colonial, mas que em contrapartida, passará a ser um terreno fértil para se “*manifestar oposições de interesse entre os colonos e a metrópole*”, afinal, “*não era possível*

p. 4-42. Sobre questões teórico conceituais da chamada Atlantic History, ver: Bernard Bailyn. *Atlantic History*. Concept and contours. Cambridge: HUP, 2006, p. 66-111.

⁴ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 9 ed. São Paulo: HUCITEC, 2011, p. 33-43; Frédéric Mauro. A América e a Civilização Ocidental: uma avaliação. In: Francisca L. N. de Azevedo; John Manuel Monteiro. (Org.). *Raízes da América Latina*. Rio de Janeiro/São Paulo: Expressão e Cultura/EDUSP, 1996, p. 134-135; Kenneth Pomeranz. *A grande divergência: a China, a Europa e a construção da economia mundial moderna*. Lisboa: Edições 70, 2013, p. 41; Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII*. Vol. 02: os Jogos das Trocas. São Paulo: Martins Fontes, 2009, p. 182; A. J. R. Russell-Wood. Padrões de colonização no Império Português, 1400-1800. In: Francisco Bethencourt; Diogo Ramada Curto. (Dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 171-206; Luiz Felipe de Alencastro. *O trato dos viventes*. Formação do Brasil no Atlântico sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 41-43, Jack Goldstone. *A história global da ascensão do Ocidente*. 1500-1850. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 191-216 e Giuseppe Marcocci. *A consciência de um Império*. Portugal e o seu mundo (sécs. XV-XVII). Coimbra: Coimbra UP, 2012, p. 77-78.

explorar a colônia sem, de certo modo, desenvolvê-la”⁵. Nesse sentido, a história atlântica narrada aqui a partir do Norte do Estado do Brasil é uma história global da colonização e da expansão européia no Novo Mundo e que, portanto, trata das relações econômicas e políticas impostas pela colonização portuguesa para a formação e manutenção de um sistema de exploração no Norte do Estado do Brasil⁶.

Na primeira parte do capítulo discutiremos as escalas mercantis, ou seja, os portos e rotas no Norte do Estado do Brasil que se articulam subordinadamente ao porto de Recife, assim como a ligação comercial entre as alfândegas de Recife e a de Lisboa e Porto. Na segunda parte, trataremos da alfândega de Recife e as frotas de Pernambuco como instituições coloniais portuguesas e o seu papel dentro do seu exclusivo metropolitano do comércio colonial. E, por fim, analisaremos a especificidade da produção e comércio do Norte do Estado do Brasil a partir da composição das frotas no século XVIII.

⁵ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial* (1777-1808). 9 ed. São Paulo: HUCITEC, 2011, p. 72 e 142.

⁶ “Efetivamente, ao se transitar do comércio para a colonização, passava-se da comercialização de bens produzidos por sociedades já estabelecidas para a produção de mercadorias e montagem de uma sociedade nova. Engajava-se assim, a ocupação, povoamento e valorização de novas áreas, e sua integração nas linhas da economia europeia. A exploração ultrapassava dessa forma o âmbito da circulação de mercadorias, para promover a implantação de economias complementares extra-europeias, isto é, atingia propriamente a órbita da produção”. Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial* (1777-1808). 9 ed. São Paulo: HUCITEC, 2011, p. 68. “Insurjo-me, desde logo, contra qualquer explicação da indústria brasileira que, como indica Caio Prado, não considere suas curiosas origens”, afirmou Fernand Braudel. No Brasil: dois livros de Caio Prado Júnior. *Praga: estudos marxistas*, vol. 8. São Paulo: HUCITEC, 1999, p. 136. Ver tb: Frédéric Mauro. *Expansão Europeia* (1600-1870). São Paulo: EDUSP, 1980, p. 285-292.

Desde o início da ocupação do território os portugueses buscaram ocupar as áreas que ofereciam melhores condições geográficas, tanto para segurança frente aos ataques indígenas, como para proteção dos navios. Os primeiros núcleos urbanos foram erguidos próximo dos melhores portos dessas áreas. Com a expansão das atividades econômicas para áreas mais afastadas buscou-se resolver o problema do transporte aproveitando-se dos rios, que se tornaram verdadeiras estradas para o escoamento da produção até os grandes portos (Recife, Salvador e Rio de Janeiro) que praticamente monopolizavam o comércio com Portugal.

Conduzindo, inicialmente, pau-brasil e açúcar, a partir de uma navegação curta com pequenas embarcações, esses simples ancoradouros e pequenos portos conectavam feitorias e engenhos aos portos de movimentação externa. No século XVIII, com o adensamento do comércio sertanejo, aproveitaram-se os braços dos rios que adentravam o interior do continente, formando no litoral outros pequenos portos do sertão, transportando drogas, couros e algodão aos portos de marítimos. Esses pequenos portos, onde partiam ou chegavam embarcações pequenas e médias, convencionamos como *Portos Continentais*.

Portos continentais, portanto, são pequenos trechos de terra junto ao mar ou rios distribuídos pela porção continental do Norte do Estado do Brasil que possuem profundidade para atracar pequenas e médias embarcações. Essas embarcações podem realizar uma navegação fluvial e marítima direto das unidades produtivas ou ligadas as rotas terrestres mais convenientes ao porto do Recife a partir de canoas, balsas, lanchas ou jangadas, ou realizar uma navegação de cabotagem mais longa, aportando em outros portos continentais ao longo da costa a partir das sumacas. O que convencionamos chamar de porto continental também contempla uma área de carga e descarga fluvial de simples proporções que exerce essa função numa dada época do ano (escoamento da produção dos engenhos) e por questões diversas pode deixar de exercer esse papel, como por exemplo, o assoreamento da área ou mesmo o cessar da produção daquele engenho a que está conectado.

Como já havia afirmado Evaldo Cabral de Mello, “a cabotagem recifense adotou assim um modelo dual em que a embarcação dominante de porte médio, como outrora o caravelão e depois a sumaca, conviviam com os pequenos barcos de origem portuguesa e nativa”⁷. O que caracterizou esses portos é que coadunarem, no mesmo espaço, ausência de estrutura alfandegaria ou simples

⁷ Evaldo Cabral de Mello. *Um imenso Portugal*. História e historiografia. São Paulo: Editora 34, 2002, p. 197.

casa de arrecadação para o comércio externo, arranjos portuários limitados para pequenas e médias embarcações e ausência de rotas de navegação direta para Portugal.

Por outro lado, durante todo o período colonial manteve-se uma estrutura portuária de externalidade a partir de grandes portos, como é o caso de Recife. No século XVIII, esse porto – munido de instituições reguladoras do comércio externo como alfândega e, a partir da segunda metade do XVIII, também da Mesa de Inspeção, além de condições portuárias adequadas ao ancoradouro de grandes embarcações – manteve rotas mercantes no mundo atlântico. O porto de Recife recebia pequenas embarcações oriundas dos portos continentais; além de naus das frotas, embarcações que viajavam soltas e negreiros da escravidão da África, num comércio marítimo que ligava o Norte do Estado do Brasil ao mundo atlântico. Por essas características, consideramos o porto de Recife como *Porto Atlântico*.

Porto Atlântico, portanto, é uma larga faixa de terra localizada na confluência e às margens dos atuais rios Capibaribe e Beberibe que deságuam no oceano Atlântico, com profundidade suficiente para naus de grande porte e protegido por águas abrigadas para seguro ancoradouro. Essas embarcações realizaram navegações diretas entre a Europa e também a África, partindo ou chegando do porto do Recife. Além disso, o porto atlântico é o ponto de conexão com os demais portos continentais do Norte do Estado do Brasil. O que caracteriza Recife como o único porto atlântico do Norte do Estado do Brasil foi, conjugar, no mesmo espaço, complexo sistema alfandegário para comércio externo, excelente estrutura portuária para naus de grande porte e rotas de navegação direta para Portugal e portos do continente africano.

Diferente do regime de portos únicos implantado desde no início do século XVI na América espanhola, permitindo o funcionamento e a natureza do sistema colonial e garantindo o tráfico ultramarino nas mãos do grupo mercantil castelhano a partir de Sevilha e dos negócios da Casa de la Contratación⁸, o que convencionamos de regime de portos atlânticos passa a figurar na América portuguesa noutro contexto. Ao passo que se consolidavam as frotas, firmava-se o escoamento por terra, rios e cabotagem marítima dos portos continentais aos portos atlânticos em que as frotas aportavam, sendo o porto de Recife o ancoradouro das frotas do Norte do Estado do Brasil.

De características diferentes era o movimento dos portos de Portugal que, por sua vez, mantinha conexão regular e permitida com o porto atlântico de Recife. O *Porto Global* de Lisboa,

⁸ Clarence Henry Karing. *Trade and navigation between Spain and the Indies*. London: Harvard University Press, 1918, p. 4-20; Para os processos de mudança do regime de portos únicos no século XVIII espanhol ver: Josep M. Delgado Ribas. *Dinámicas imperiales 1650-1796*. España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español. Barcelona: Bellaterra, 2007, p. 45-101. Sobre a Casa de la Contratación ver os estudos contidos em Antonio Acosta Rodríguez *et al.* (Coor.). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003, notadamente o texto de Antonio Miguel Bernal nas páginas 129 a 160. Para uma rápida visão do sistema de portos únicos entre as possessões espanholas e o porto de Sevilha, ver: Fernando Novais. *Aproximações*. Estudos de História e Historiografia. São Paulo: Cosac Naify, 2005, p. 52-53.

por exemplo, possuía rotas de navegação com diversas partes do mundo, desde o Atlântico ao Pacífico. Os produtos oriundos do Norte do Estado do Brasil, via porto do Recife, eram desembarcados em Lisboa ou Porto, sobretudo, mas também Viana, Faro e outros, que seguiam em partes para outros mercados de proporções igualmente globais. Foi assim com o mercado de corantes (pau-brasil), açúcar, couro e algodão. No movimento contrário, era também através desses portos que chegavam ao Recife e depois seguiam em pequenas embarcações: tecidos, louças, ferragens e um sem-número de produtos europeus. Como já havia sido discutido por John Russel-Wood, defendemos que o status de cada porto “*exerceria algum impacto sobre sua administração e sociedade*”, desde a própria praça mercantil a que estava o porto conjugada, até mesmo *hinterland* a que o porto estava relacionada⁹.

Um porto e uma cidade atlântica

A vasta historiografia mundial sobre as cidades marítimas tem dado destaque, nos últimos anos, pelo menos, aos estudos que analisem a formação de verdadeiras comunidades portuárias envoltas por uma cidade, sob aspectos diversos. De acordo com Agustín Ravina, “*los puertos e ciudades portuárias tuvieron un doble papel en este terreno: núcleos importadores de materias primas para el crecimiento económico de su hinterland y áreas manufactureras en sí misma*”¹⁰. É o caso de Recife que desde o século XVI e, sobretudo, pós 1711, foi paulatinamente exercendo a função de porto de interligação (*gateway*) com uma região (*hinterland*). Essa intensa e arraigada conexão da região com o porto de Recife, seu comércio e tráfico marítimo, adveio de uma longa transformação histórica iniciada desde o século XVI e acabou constituindo intensas redes mercantis e compostas de escalas mais ou menos distantes. A maior parte do seu tráfico oceânico no setecentos esteve relacionado aos portos lusitanos de Lisboa e Porto, mas também foi realizado navegação direta para a costa da África, além de escalas para navegações na Ásia e a própria costa da América portuguesa, do Amazonas a região platina. O porto atesta sua importância pelo

⁹ John Russel-Wood. Portos do Brasil colonial. In: _____. *Histórias do Atlântico português*. São Paulo: UNESP, 2014, p. 173.

¹⁰ Agustín Guimerá Ravina. Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica. In: Inês Amorim; Helena Osswald. (Org.). *O litoral em Perspectiva Histórica* (séc. XVI a XVIII). Porto, Instituto de História Moderna, 2002, p. 300 e _____. Los puertos del vino en las islas del atlántico ibérico (siglos XVIII-XIX). In: *Actas...Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente*, Vol. 01. Açores: CNCDP/Universidade dos Açores, 2001, p. 587-604. 99. Para Braudel, o comércio intercontinental pressupunha a existência de “*uma grande cidade mercantil, aberta ao exterior, disposta de grandes capitais, e capaz de assumir as responsabilidades e os riscos de empreendimentos desta envergadura. [...] “Embora sejam as suas células de base, as aldeias marítimas não bastam para criar uma região economicamente ativa; necessitam do insubstituível complemento de uma grande cidade, capaz de fornecer os mastros, os panos para as velas, massame, alcatrão, cordame, capitais, e capaz de assegurar a existência de mercadores, fretadores, seguradores e todos os outros serviços disponíveis apenas nas grandes urbes*”. Fernand Braudel. *O Mediterrâneo e o Mundo mediterrâneo na Época de Felipe II*. Vol. 01, p. 99; 168.

movimento e a existência de rotas que interligam os complexos sociais-econômicos às variadas regiões do globo, como afirmou Vitorino Magalhães Godinho¹¹, afinal “*todos os portos, por definição, se situam na encruzilhada dos caminhos terrestres e marítimos*”¹².

“*Reino tem porto, chaminé tem fogo*”. Esse adágio português, provavelmente anterior ao século XVII, ilustra e serve de metáfora para a relevância dos portos enquanto formador dos espaços urbanos nas regiões costeiras e como um dos aspectos que concorreram na consolidação dos impérios coloniais ibéricos¹³. Se o processo colonizador esteve ligado diretamente à relação entre comercializar mercadorias metropolitanas para as colônias e extrair delas matérias primas para a metrópole, então o porto e seu movimento são relevantes temas de investigação, por que conectam negócios, negociantes, embarcações e as instituições mercantis, notadamente, as alfândegas e as frotas. Além disso era nas regiões costeiras onde assentavam-se as feitorias, fortificações e as primeiras unidades produtivas.

Os efeitos dessas redes e múltiplas escalas de navegação mercantil promoveram Recife a um tipo comum de cidades comerciais portuárias pujantes e, em maior ou menor medida, de escalas globais. Guardando as devidas proporções, foi o caminho seguido desde o século XVI e até antes, por comunidades portuárias de grande porte que podiam comportar centenas de embarcações de um só vez no seu estuário, como foram os portos asiáticos de Malaca, Áden e Cambaia; Amsterdã, Antuérpia e Sevilha; Lisboa, Londres e Hamburgo; Marselha, Livorno, Gênova e Veneza, assim como Batavia, Canton e Nagasaki no mar da China analisadas por Leonard Blussé, entre muitos outros exemplos¹⁴. Das rotas terrestres e marítimas nasceram cidades onde a vida era mais cosmopolita, onde os viajantes de longe se reuniram para trocar os seus produtos e informações, onde redes étnicas e mercantis transacionais eram estabelecidas¹⁵. Cidade portuária situada pelos

¹¹ Vitorino Magalhães Godinho. *Os descobrimentos e a economia mundial*, vol. 04. Lisboa: Editorial Presença, 1983, p. 209.

¹² Frank Broeze. Brides of the Sea Revisited. In: _____. (Edited by). *Gateway of Asia*. Port cities of Asia in the 13th – 20th centuries. New York: Routledge, p. 1-18. 425. Como afirmou Braudel, “*as praças mercantis são os motores decisivos da vida econômica: quebram a hostilidade do espaço, lançam as grandes circulações que, à velocidade permitida pela época, triunfam custe o que custar sobre as distâncias*”. Fernand Braudel. *O Mediterrâneo e o Mundo mediterrânico na Época de Felipe II*. Vol. 01, p. 355 e 485.

¹³ Raphael Bluteau. *Vocabulário portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* 8 v. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712 – 1728, vol. 5, p. 634-637. João Cordeiro Pereira. *Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI*. Vila do Conde, organização e movimento. Lisboa: UNL, 1983, p. 26

¹⁴ Hassan Saleh Shilab. Aden in pre-Turkish times (1232-1538). The arabian entrepôt of the Western Asian Seas. In: Frank Broeze. (Edited by). *Gateway of Asia*. Port cities of Asia in the 13th – 20th centuries. New York: Routledge, p. 17-31. Fernand Braudel. *O Mediterrâneo e o Mundo mediterrânico na Época de Felipe II*. Vitorino Magalhães Godinho. *Os descobrimentos e a economia mundial*, 4 vol. Leonard Blussé. *Visible cities*. Canton, Nagasaki and Batavia and the Coming of the Americans. Cambridge: Harvard University Press, 2008. David Ormond. *The rise of commercial empires*. England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

¹⁵ Ana Crespo Solana. (Org.). *Comunidades transnacionales: colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico (1500-1830)*. Madri: Ed. Doce Calles, 2010, p. 15-28. De acordo com Braudel, “*não existem rotas sem as paragens necessárias: um porto,*

estuários dos rios que atingiam o interior, assim tornou-se Recife durante os séculos XVI a XVIII. Essa combinação de funções da cidade se amplificou, reunindo “*vantagens militares comparativas ou defesa; centros de comércio; ímanes para a colonização; e parte da presença imperial portuguesa*”, ao ponto de converter Recife em uma grande cidade do Império português, tal como era Goa, Salvador ou Rio de Janeiro, as quais Russell-Wodd classificou como ‘centros multifuncionais’¹⁶.

Numa apresentação escrita para a publicação do “*Livro das saídas dos navios e urcas 1595-1605*” da Alfândega da Capitania de Pernambuco, José Antônio Gonsalves de Mello defendeu o quanto era valioso aquele tipo de documentação: procedência de navios, nomes de mercadores envolvidos no trato do açúcar, quantidades do açúcar embarcado para a Europa, tudo “*nessa primeira fase de expansão da economia açucareira*”¹⁷. Essa primeira fase que vai até aproximadamente 1630 corresponde a época em que Pernambuco se manteve como a principal área produtora de açúcar das Américas. Os navios que aportaram no porto de Recife vinham, além dos portos portugueses de Lisboa, Porto, Viena de Castelo; das praças mercantis do norte da Europa, como Amsterdã, Antuérpia e Bruges (atual Bélgica) dos Países Baixos; Hamburgo, Lubeck e Emden, praças hanseáticas do atual território da Alemanha; o porto de Bergen no mar da Noruega, entre outros.

Essa variedade de rotas a partir de Recife, embora não fossem constantes, demonstram, por um lado, que o exclusivo colonial não vigorou desde o início do processo colonizador. Ao se debruçar sobre o tema do exclusivo metropolitano, mecanismo por excelência do Antigo Sistema Colonial e o seu fim em relação ao Brasil pós 1808¹⁸, Rodrigo Ricupero tem levantado nos seus últimos texto a importante questão: “*quando começou a vigorar o exclusivo metropolitano e, portanto, o próprio sistema colonial?*”.

Suas pesquisas apontam que, embora a doutrina sobre o exclusivo usufruto e navegação das áreas conquistadas pelos portugueses pode ser remetida às leis promulgadas ainda no século XV, o

um ancoradouro pouco abrigado [...]. A maior parte das vezes, estas paragens, estas moradas sem as quais não existem rotas vivas, são cidades, grandes paragens em direção às quais todos se apressam e chegam com alegria. [...] Rotas e cidades, cidades e rotas não passam de um único equipamento humano do espaço. [...] O destino do mar apenas se deve frequentemente ao triunfo de uma rota, de uma cidade à custa de outra rota, de outra cidade, mesmo no século XVI, em que tudo parece pertencer, mas ainda não pertence, aos grandes Impérios e aos Estados territoriais”. Fernand Braudel. O Mediterrâneo e o Mundo mediterrânico na Época de Felipe II. Vol. 01, p. 310-312.

¹⁶ A. J. R. Russell-Wood. Padrões de colonização no Império português, 1400-1800. In: Francisco Bethencourt; Diogo Ramada Curto. (Dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 193. Ver: _____. *Um mundo em movimento*. Os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808). Lisboa: Difel, 1998, p. 45-91.

¹⁷ José Antônio Gonsalves de Mello. Os Livros das Saídas das Urças do Porto do Recife, 1595-1605. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LVIII, 1993, Recife: 1993, p. 21-143. Citação p. 24.

¹⁸ Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 9 ed. São Paulo: HUCITEC, 2011, p. 72.

exclusivo no Brasil foi estabelecido por um processo lento que foi se impondo a partir da última década do século XVI e teria se consolidado durante a segunda e terceira década do XVII, no período das invasões holandesas da Bahia em 1624 e de Pernambuco em 1630. Rodrigo Ricupero lembra que o exclusivo metropolitano não tem a “*necessidade [de] que nenhum navio ou comerciante estrangeiro, por meios legais ou ilegais, participe do negócio*”, mas sim que, com a restrição da concorrência, “*se criem as condições para que a venda de produtos europeus e a compra dos produtos coloniais seja tendencialmente a mais favorável possível para os grupos mercantis metropolitanos*”¹⁹.

Ao passo que se legislava no Reino contra os descaminhos e contrabando, na colônia buscava-se primar pela manutenção do exclusivo através da vigilância nas costas marítimas. Assim também funcionou o tráfico negreiro, ou seja, baseado em leis exclusivistas da Coroa a partir de licenças para armar negreiros. Essas bases do exclusivo só puderam ser retomadas depois de 1654 no Norte do Estado do Brasil, tendo em vista as diversas rotas mercantis dos holandeses e seus interesses na região.

Essas rotas diversificadas tomaram novo fôlego durante o controle da *West-Indische Compagnie* no Norte do Estado do Brasil, entre 1624 a 1654 aproximadamente ou seja, esse período foi marcado por um intervalo no exclusivo metropolitano português de comércio e navegação. Um dos objetivos da Companhia com a conquista de Recife era a possibilidade de manter um relevante entreposto comercial holandês na América, além de um estrutura portuária para recomposição das naus, que ligasse a Europa Ocidental, a África centro-ocidental e o Caribe²⁰.

Em que pesem tantas rotas de navegação que partiam ou chegavam de Recife durante o século XVII, o mesmo não vai ocorrer durante o longo século XVIII. Com a retomada do domínio português, restabelece-se também as bases do exclusivo colonial e a navegação se restringe ao atlântico africano e português. Após 1654 e antes de 1711, ano em que Recife é elevada a condição de vila independente de Olinda, alguns fatores serão decisivos para impulsionar a praça do Recife, seu porto e Alfândega. Primeiro, a decisão do Conselho Ultramarino na criação da Dízima da Alfândega de Recife e, segundo, a lenta recuperação econômica da região pós guerra.

¹⁹ Rodrigo Ricupero. O tempo dourado do Brasil no final do século XVI. In: Garrido Álvaro; Leonor Freire Costa; Luís Miguel Duarte. (Org.). *Estudos em homenagem a Joaquim Romero Magalhães*. Economia, instituições e império. Coimbra: Almedina, 2012, p. 337-348. *O estabelecimento do Exclusivo Comercial Metropolitano e a conformação do Antigo Sistema Colonial no Brasil e Exclusivo metropolitano no Brasil e os tratados diplomáticos portugueses com as potências europeias (1641-1669)*. Textos inéditos em fase de publicação e gentilmente cedidos pelo autor.

²⁰ Rômulo L. X. do Nascimento. Entre os rios e o mar aberto: Pernambuco, os portos e o Atlântico no Brasil Holandês. In: Hugo Coelho Viera *et al.* (Org.). *Brasil Holandês*. História, memória e patrimônio compartilhado. São Paulo: Alameda, 2012, p. 195-226.

A fundação em 1642 do Conselho Ultramarino atestou as crescentes “*prioridades imperiais portuguesas*”, e mesmo que Portugal ainda mantivesse, nesse período, “*ambições imperiais na Ásia, o futuro de seu império ultramarino não se apoiaria mais na Índia, mas sim no Oceano Atlântico*”²¹. De forma bastante específica foi a atuação do Conselho na aprovação de um novo tributo a partir de 1710: a dízima da Alfândega. Cobrada até então somente no Rio de Janeiro, o Conselho Ultramarino defendeu, enquanto política fiscal da Coroa, a criação do mesmo tributo para todas as fazendas que entravam nas alfândegas de Pernambuco, Paraíba e Bahia. A criação desse tributo teve como fundamento satisfazer despesas militares e construções de fortalezas, como afirmou Miguel Dantas Cruz²², no entanto, gerou também um novo contrato. Como veremos mais adiante, esse contrato desencadeou outras disputas entre o Governador de Pernambuco e o da Paraíba.

Um segundo fator relevante para a gradual importância de Recife no cenário imperial português nesse intervalo foi a recuperação e composição de suas frotas de e para Lisboa. Gustavo Acioli demonstrou que nas últimas décadas do século XVII a produção de açúcar se recuperou em níveis baixos, pois a mesma foi bastante reduzida durante a guerra de Restauração e na década seguinte, todavia, pesa nesse cenário de recuperação econômica, para além do açúcar, “*os couros, o tabaco e as madeiras e os preços estabilizam nos anos 1670-1680 e voltam a subir nos anos 1690*”. Embora Francisco Carlos Teixeira da Silva tenha analisado a diminuição do nível das atividades comerciais internas no final do século XVII em decorrência das secas na Bahia e Pernambuco, a variedade das frotas atestam essa recuperação lenta e graduação do comércio atlântico, como analisou Vitorino Magalhães Godinho²³. Não podemos esquecer, nesse cenário de articulação portuária e relevância de rotas mercantes, a navegação negreira partindo ou chegando do porto de Recife.

Sobre o tráfico negreiro e a ligação do porto atlântico do Recife aos portos da África apresentamos algumas questões. No final de 1748, os negociantes da Vila de Aquiraz na Capitania do Ceará reclamaram ao rei pois estavam “*sem ter quem os servir pela falta que lhes tem feito os*

²¹ Erik Lars Myrup. Governar a distância: o Brasil na composição do Conselho Ultramarino, 1642-1833. In: _____; Stuart Schwartz. *O Brasil no Império Marítimo Português*. Bauro: EDUSC, 2009, p. 268-283.

²² Miguel Dantas Cruz. *O Conselho Ultramarino e a administração militar do Brasil* (da Restauração ao Pombalismo): Política, finanças e burocracia. Tese de Doutorado (Programa Interuniversitário de Doutorado em História). Lisboa: Instituto Universitário de Lisboa, 2013, p. 61. Ver: Luanna Maria Ventura dos Santos. *A Alfândega de Pernambuco: história, conflito e tributação no porto de Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional). Recife: Universidade Federal Rural de Pernambuco, 2016.

²³ Gustavo Acioli Lopes. A Fênix e a conjuntura atlântica: açúcar e tráfico de escravos em Pernambuco na segunda metade do século XVII. *Portuguese Studies Review*, vol. 20, n.º 01, p. 10-11. Francisco Carlos Teixeira da Silva. Bahia, final do século XVII: sob o signo de estrela pálida e barbara. In: Francisca L. Nogueira de Azevedo; John Manuel Monteiro. (Org.). *Raízes da América Latina*. Vol. 05. São Paulo: EDUSP, 1996, p. 261-275 e Vitorino Magalhães Godinho. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). Ver: J. H. Galloway. Nordeste do Brasil 1700-1750: reexame de uma crise. *Rev. Bras. Geografia*, vol. 36, n. 2, abril/junho, Rio de Janeiro, 1974, p. 85-102.

escravos”²⁴. A economia pecuarista sofria tanto com a perda do gado por causas das secas, quanto pela falta da mão de obra escrava. O Conselho Ultramarino não tardou a passar a questão ao governador de Pernambuco para que este buscasse regular a oferta. No entanto, se ainda nesse momento muitas eram as disputas dos negociantes em torno da falta da escravatura em Pernambuco que acabava indo para as minas, o que fazer com fazendeiros pecuaristas do sertão que sofriam consideráveis perdas pela estiagem, dispondo de pouco crédito para aquisição de escravos? Detendo os fazendeiros crédito ou não, era na praça do Recife, o porto negreiro do Norte do Estado do Brasil, onde se efetivavam negociações para aquisição do braço escravo.

Na segunda metade do século XVII já partiam navegações diretas de Recife para Angola e Luanda. De acordo com os dados disponíveis no *The Trans-Atlantic Slave Trade Database*, durante o século XVIII ancoraram no porto de Recife pelo menos 570 navios negreiros oriundos de portos da África. Esse número refere-se às viagens e, portanto, um mesmo navio poderia ter feito o trajeto diversas vezes. No porto da Paraíba desembarcaram em navegação direta da África e nos mesmos termos, nove negreiros. Por outro lado, partiram diretamente de Recife para os portos da África 588 negreiros e do porto da Paraíba 26. É possível que esse número de embarcações que partiu da Paraíba não realizado a navegação direta para África, podendo ter aportado em Recife tanto na ida como na volta. Outro dado relevante é que todas essas 26 viagens negreiras Paraíba-África foram efetivadas antes de 1755, ou seja, antes do funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, o que contribuiu para os nossos argumentos sobre o recrudescimento da centralidade e subordinação do porto de Recife durante o funcionamento da Companhia, como veremos no capítulo 07.

Tanto nas viagens de partidas ou chegadas do Norte do Estado do Brasil, Pernambuco e o porto de Recife aparecem como praticamente o único porto de movimentação negreira. Se somarmos todas as viagens (partidas e chegadas) concluiremos que durante o século XVIII o porto da Paraíba foi ancoradouro para menos de 3% de todas as viagens negreiras, atestando, portanto, que Recife foi o porto negreiro do Norte do Estado do Brasil²⁵.

Anos antes da instalação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, havia na praça do Recife 19 negreiros que negociavam diretamente escravos da Costa da Mina e Angola. O negociante Manoel Gomes do Santos, natural de Lisboa, mudou-se para Recife por volta de 1730, inicialmente como caixeiro e depois sócio de alguns negociantes da praça, como foi o caso de José

²⁴ Carta do Juiz João de Freitas Guimarães e dos vereadores da Câmara da vila de Aquiraz, ao rei D. João V, referente à falta de escravos devido à perda na criação de gado. Aquiraz, 16 de dezembro de 1748. AHU, Ceará, cx. 05, doc. 324.

²⁵ Dados disponíveis em: < <http://www.slavevoyages.org>>. Links para os dados gerados: < <http://www.slavevoyages.org/voyages/IPRJXwXa>> e < <http://www.slavevoyages.org/voyages/RfulcfzP>>. Acesso em 27 abr. 2015.

Vaz Salgado que também possuiu uma curveta que conduzia por viagem 358 escravos, no mínimo. Santos era senhorio de uma Galera que arqueava a cada viagem para África pelo menos 706 escravos. O lisboeta Luiz Ferreira de Moura possuiu 3 negreiros, sendo uma curveta e duas sumacas. As três embarcações juntas podiam trazer, no mínimo, 1.107 escravos. Joaquim Ricardo da Silva dispunha de dois negreiros ancorados no Recife, uma curveta e uma sumaca²⁶. Importante notar que essas 19 embarcações fazem referência apenas aos negreiros listados como embarcações do porto de Recife.

Da mesma forma que a navegação negreira foi quase que exclusivamente através do porto de Recife, a navegação para Lisboa também foi realizada nesses mesmos termos. Entrecruzando informações e as fontes consultadas, notadamente, a documentação inédita das frotas no século XVIII existentes na Torre do Tombo e cobrindo desde 1739 a 1763²⁷, a documentação dos mapas de cargas do Conselho Ultramarino, os registros de entrada dos navios no porto de Lisboa existentes e consultados no Arquivo Municipal de Lisboa, seguindo as pistas de Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes²⁸; é possível realizarmos algumas considerações relevantes expostas no Gráfico 02, p. 129.

Durante o século XVIII, no mínimo 1.192 viagens de navios mercantes com produtos e negociações do Norte do Estado do Brasil aportaram em Lisboa oriundas do Norte do Estado do Brasil. Desse total, somente 7% fizeram a rota direta Paraíba-Lisboa. A rota atlântica do Norte do Estado do Brasil foi maciçamente Recife-Lisboa. Não há dúvidas que as embarcações que chegaram em Lisboa identificadas como oriundas de Pernambuco, traziam em seu lastro cargas de todas as capitanias do Norte do Estado do Brasil e não somente de Pernambuco. Como bem afirmaram os negociantes da praça da Paraíba ao rei D. João V em 1747, “*os poucos efeitos que há, não há saída por não vierem a este porto senão duas embarcações de Lisboa e essas pequenas. [O que é necessário] se mandam comprar do Recife de Pernambuco de onde se conduzem em barcos*”. Como a condução dos produtos por terra é mais onerosa, “*se embarcam por barcos por mar, que se gasta vinte e quatro horas de um ao outro porto*”²⁹.

²⁶ Luís Diogo Lobo da Silva. *Relação das Embarcações que do porto de Pernambuco andam empregadas na navegação da Costa da Mina e Angola na condução da escravatura*, 1758. AHU, Pernambuco, cx. 87, doc. 7129.

²⁷ *Livro de lembranças das entradas e saídas das frotas portuguesas, e de outros navios para a América e Estados da Índia*, 1739-1763. ANTT, Junta do Comércio, liv. 74.

²⁸ Eduardo Frutuoso; Paulo Guinote; António Lopes. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: CNCDP, 2001.

²⁹ *Carta dos negociantes da praça da Paraíba ao rei D. João V*. Câmara da Cidade da Paraíba, 06 de julho de 1747. AHU, Paraíba, cx. 66, doc. 5.578.

O século XVIII é, portanto, o século atlântico para os negócios portugueses e, em contra partida, é o século em que se configura um tipo de porto que caracterizará Recife, ou seja, um porto também atlântico. Porto esse que agregou negociantes e negócios que realizaram o giro de capital com produtos europeus e coloniais, gestados por uma política econômica colonial que reservou aos portugueses o exclusivo da navegação e do transporte.

Dependendo da conjuntura, o que variava era o volume e os valores transacionados no porto atlântico do Recife, todavia, a relevância deste, desde a própria estrutura portuária que permitia grandes e médias embarcações, até sua respectiva alfândega e praça comercial, assim como a variedade de produtos que ali eram comercializados; evidenciaram a externalidade do grande comércio colonial e a configuração de Recife com um porto atlântico.

Os portos continentais no Norte do Estado do Brasil

Na Capitania do Rio Grande do Norte existiram no século XVIII distribuídos pela costa, barras e enseadas do litoral e ao longo dos rios, pelo menos 30 lugares distintos onde se podiam atracar embarcações pequenas. Esses lugares onde se podiam fazer embarque e desembarque de pessoas e produtos eram munidos de simples arranjos portuários e talvez trapiches. Foi o caso dos lugares de Sagi, Bahia Formosa, Cunhaú, Ponta de Pipa, Maxaranguapé no entorno da cidade de Natal; ou lugares mais afastados e próximos ao litoral norte em direção a Capitania do Ceará, como Macau e Tibau, além dos *portos do sertão* de Assú e Mossoró, entre outros. Os chamados ‘portos do sertão’ estiveram relacionados a criação de oficinas de charque e o estabelecimento de curtumes no sertão. Após 1750, mas notadamente no século XIX, as rotas do gado que “*tomavam a direção sudeste, onde estavam os núcleos populacionais da zona canavieira, passaram a seguir rumo ao norte, seguindo o curso dos rios que desaguam no litoral setentrional*”. De acordo com Denise Mattos Monteiro, dessa forma teriam surgido esses portos do sertão nas capitanias do Rio Grande do Norte e do Ceará, articulados, na primeira, às ribeiras do Açu e Apodi, e, na segunda, às ribeiras do Acaraú, Ceará e Jaguaribe³⁰.

A Ribeira do Assú, capitania do Rio Grande do Norte, foi cortada por um grande rio de mesmo nome (o rio Piranhas-Assú), que nascia na Paraíba, atravessava todo o território da Capitania, no sentido sul-norte, e desaguava no Oceano Atlântico – num trecho do litoral norte correspondendo atualmente ao município de Macau. Além do rio principal, existia na Ribeira um

³⁰ Lopo Joaquim de Almeida Henriques. *Escala dos lugares em se possa fazer desembarque, importação e exportação na Capitania do Rio Grande do Norte*. Natal, 15 de abril de 1804. AHU, Rio Grande do Norte, cx. 09, doc. 69. Denise Mattos Monteiro. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto do açu-oficinas (1750-1860). *Revista de História Econômica e História de Empresas*, vol. XV, n° 01, 2012, p. 71-98.

conjunto de rios menores e riachos, os quais a tornaram uma área de concentração e, ao mesmo tempo de irradiação de colonos, principalmente ao término da “Guerra dos Bárbaros”, em 1720. Seguiram dos portos de Assú e também Águas Mares (atualmente Guamaré), cargas de sal e carnes salgadas para Pernambuco, passando muitas vezes pelo Porto de Aracati, além de ter recebido os efeitos europeus vindo do porto de Recife ou mesmo de forma indireta pelo porto de Aracati. Como afirmou D. Tomás José de Melo sobre a chegada de cargas dos portos de Assú, Mossoró e Aracati, e reclamando a falta de carne fresca em Recife, afirmou ser “*costume ficarem nesse Recife três ou quatro barcos de carnes salgadas (poucos na verdade) para o seu consumo em cada um ano e navegarem os outros para as mais capitanias com licença ou sem ela*”³¹.

Já Aracati do Jaguaribe foi o caso de um desses portos do sertão com grande movimentação mercantil no século XVIII. Situado na foz do Rio Jaguaribe na Capitania do Ceará, tinha um intenso comércio de carnes e couros tanto para Pernambuco como para outras localidades costeiras no Brasil, porque foi uma das primeiras rotas terrestres abertas na Capitania do Ceará durante o processo de conquista, partindo do litoral e acompanhando o curso do rio. As fazendas de gado que foram se formando ao longo do Jaguaribe conferiram pujança econômica para o porto do Aracati tendo como principal destino Recife³². Aracati também movimentava negócios e capitais no comércio direto com a Paraíba a partir de localidades sertanejas como Pombal, no qual a maioria da sua importação e exportação dava-se por esse porto, já que Aracati ficava mais próximo do que os portos regionais da Paraíba.

De acordo com diversos mapas estatísticos produzidos no final do século XVIII para a Paraíba, em 1798 essa capitania havia exportado 783.387 cruzados de réis. Desse total, 22% foi transacionado diretamente com Lisboa, enquanto os demais 78% ocorreram via Recife. Essa preponderância de negociações e giro de capital por Recife pode ser observado no comércio da Ribeira das Espinharas ou Mamanguape, por exemplo, em que aproximadamente 74% do dinheiro transacionado nas exportações seguem o comportamento da Capitania como um todo: se operacionalizam pelo porto do Recife. Na Vila Nova da Rainha exportou-se para Recife 30 mil

³¹ *Ofício do Governador de Pernambuco sobre a proibição da matança do gado nos portos de Mossoró e Açu, deixando livre os da vila de Aracati*. Recife, 11 de maio de 1789. AHU, Pernambuco, cx. 169, doc. 11.956.

³² Almir Leal de Olivera. As carnes secas do Ceará e o mercado atlântico no século XVIII. In: Andréa Doré. Antônio César de Almeida Santo. (Orgs.) *Temas Setecentistas: Governos e populações no Império Português*. Curitiba: UFPR – FCHLA/Funart; Araucária, 2008. pp. 505-516. Gabriel Parente Nogueira. *Fazer-se nobre nas fímbrias do Império: práticas de nobilitação e hierarquia social da elite camarária de Santa Cruz do Aracati (1748-1804)*. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em História), Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 2010, p. 70-100; Leonardo Cândido Rolim. *Tempo das carnes no Siará Grande: dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na Vila de Santa Cruz do Aracati*. (c. 1690-c. 1802). João Pessoa, 2012, p. 87-94..

cruzados em algodão e couros no ano de 1798, enquanto para o porto da Paraíba seguiu pouco mais de 8 mil cruzados dos mesmos produtos³³.

O governador da Paraíba no fim do século XVIII qualificou os números apresentados nesses documentos ao afirmar que *“nos mapas de importação e exportação não pode haver toda a exação porque os habitantes desta Capitania vão vender a maior parte dos seus efeitos na Praça de Pernambuco, onde compram o que necessitam tanto para seu gasto, como para negócio”*. Palavras parecidas aparecem num mapa estatístico do Rio Grande do Norte para as décadas de 1811 a 1813: *“não se declaram os Portos de onde vieram os gêneros de Importação, nem para onde foram os de exportação, por este capitania não ter comercio algum mais do que com o de Pernambuco”*³⁴. Essas referências sobre as relações portuárias de Pernambuco e Paraíba produzidas no final do século XVIII, se coadunam com o entendimento que os negociantes reinóis detinham sobre a dependência do porto da Paraíba em relação a Pernambuco. Num parecer da Junta do Comércio de 1757 sobre a navegação direta de Santos para Lisboa, os deputados foram contrários ao pedido de um negociante, pois *“o porto de Santos por ser anexo ao do Rio de Janeiro, assim como o da Paraíba à Pernambuco”*, o comércio não poderia ser direto³⁵.

Da Capitania de Itamaracá, Diogo Campos Moreno já afirmará no início do século XVII que o seu *“porto não é tão capaz de entrarem navios grandes e o de Pernambuco, mais fácil e melhor, está a cinco léguas, toda a carga destas Capitania se lhe sai em barcos, que vêm a buscar o açúcar até os mesmos engenhos para se carregar em Pernambuco”*³⁶. A reduzida capacidade portuária de Itamaracá permitia a navegação fluvial e marítimo costeira, sendo Recife o porto capaz de ancoradouro para naus mercantes de grande porte, por onde seguiram os produtos da Capitania. O século XVIII propiciaria uma conjuntura favorável ao comércio de Itamaracá, como afirmou Ângelo Jordão Filho sobre as atividades comerciais pelos portos de Itamaracá e da Vila de Goiana. A embocadura da Vila de Goiana, *“situada no seu braço mais fraco mas que suportava, sem*

³³ Ver os diversos mapas de importação e exportação da Capitania do Ceará contidos em AHU, Paraíba, cx. 33, doc. 2.423; cx. 35, doc. 2.510; cx. 36, doc. 2.617; cx. 38, doc. 2.711; cx. 39, doc. 2.764; cx. 41, doc. 2.890 e cx. 46, doc. 3.273 e 3.274.

³⁴ *Ofício do governador da Paraíba, Fernando Delgado Freire de Castilho, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Rodrigo de Sousa Coutinho, remetendo os mapas gerais da Capitania da Paraíba*. Paraíba, 31 de julho de 1799. AHU, Paraíba, Cx. 35, D. 2510 e *Mapa geral da Importação, Produção, Consumo, Exportação, o que ficou em ser, da População, Casamentos, Nascimentos e Mortes na Capitania do Rio Grande do Norte calculado o termo médio dos anos de 1811, 1812 e 1813*. Manuscrito. BNRJ, Notação: I – 32, 10, 5. Mapas estatísticos do Rio Grande do Norte. 1811-1826-1834. Doc. 12.

³⁵ *Consulta da Junta do Comércio sobre os navios incorporados na Frota do Rio e navegados para a Vila de Santos deverem ser reputados para o consenso e preferência da carga com os do Rio de Janeiro*. Lisboa, 15 de fevereiro de 1757. ANTT, Junta do Comércio, livro 1.104, p. 40-40v.

³⁶ Diogo Campos Moreno. *Relação das Praças Fortes, povoações e coisas de importância que Sua Majestade tem na Costa do Brasil, fazendo princípio dos baixos ou Ponta de São Roque para o Sul do Estado e defesas delas, de seus frutos e rendimentos, feita pelo Sargento-Mor desta Costa Diogo Campos Moreno no ano de 1609*. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LVII, Recife: 1984, p. 196-197.

atropelos, as entradas e saídas das embarcações”, conduzia a produção de algodão, açúcar, aguardente de cana, couros curtidos e salgados, madeiras de construção e tinturaria e óleo de mamona, “*o que tudo vai para o porto de Recife*”³⁷.

Nas ‘Lagoas de Pernambuco’ e dos pequenos portos de Porto Calvo, a embocadura da entrada das Alagoas à Vila de Penedo, ou seja, da parte sul ao Recife, havia “*muito gados e excelentíssimos tabacos*”. Gustavo Acioli chamou atenção para o fato que a capitania das Alagoas manteve relações comerciais com as duas capitanias, Bahia e Pernambuco, embora estivesse subordinada formalmente a Pernambuco. Isso se deveu ao fato de Alagoas ter produzido durante os séculos XVII e XVIII o melhor tabaco das Américas, essencial ao tráfico negreiro³⁸.

“*Estende-se o Governo de Pernambuco pela costa desde a barra do Rio de São Francisco [...], até o Rio Mondaú, extrema do Governo da Capitania do Cyará*”, consta num relatório produzido em 1749. Numa Carta Topográfica produzida a mando do Governador de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva em 1766, o governo se alonga: “*na barra do Sutuhuba tem princípio o Governo de Pernambuco; e finda em Carunhennha, que deságua no Rio São Francisco*”. Entre o extremo ocidental da Capitania do Ceará e o início das Alagoas, destacam-se no Norte do Estado do Brasil pequenos portos com uma movimentação regional circunscrita ao litoral e a foz dos médios e grandes rios que desembocam no Atlântico. O que o movimento desses portos tem em comum é não disporem de rotas atlânticas diretas e constantes durante o século XVIII. Os produtos oriundos da Europa, África e Ásia vinham do porto atlântico do Recife e de lá seguiam para esses pequenos portos continentais. Por sua vez, todos os efeitos oriundos das diversas partes da região colonial chegavam a Recife “*em sumacas dos portos do Norte e do Sul, desde o Porto dos Franceses ao Norte, até às Alagoas do Sul, que medeia esta capitania*”³⁹.

Os portos continentais mais distantes do porto de Recife utilizavam as sumacas que haviam surgido em meados do século XVII “*para atender às exigências de especialização e volume de carga impostas pela concentração do comércio colonial [...], induzidas pelo sistema de comboios e*

³⁷ Ângelo Jordão Filho. *Povoamento, hegemonia e declínio de Goiana*. Recife: CEPE, 1977, p. 189.

³⁸ Gregório Varela de Berredo Pereira. *Breve compêndio do que vai obrando neste Governo de Pernambuco o senhor Antônio Luis Gonçalves da Câmara Coutinho*. Recife, 1690. In: José Antonio Gonsalves de Mello. *Pernambuco ao tempo do governo de Câmara Coutinho (1689-1690)*. *Revista do Instituto Arquelógico, Histórico e Geográfico de Pernambuco*. Vol. LI. Recife: CEPE, 1979, p. 280-281 e Gustavo Acioli Lopes. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico*, p. 141.

³⁹ *Descrição do porto de Pernambuco, sua Barra e a extensão do dito Governo*. Informação geral da Capitania de Pernambuco, 1749. Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, vol. XXVIII, 1906. Rio de Janeiro: Oficinas de Artes Graphicas da Bibliotheca Nacional, 1908, p. 119-120; *Carta topográfica aonde se compreende as Capitanias de que se compõem ao presente Governo de Pernambuco oferecida ao Imo. Sr. Francisco Xavier de Mendonça Furtado. 1766, por José Gonçalves da Fonseca*. Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar/Direção de Serviços de Engenharia. Mapoteca. Doc. 4586- 3-38-5 e *Descrição do Estado do Brasil, suas Capitanias, produções e comércio*, c. 1769-1792. Autor desconhecido. Introdução de José Honório Rodrigues. *Revista de História da Economia Brasileira*, ano 01, vol. 01, jun. 1953, p. 83-99.

pelo monopólio exercido pelo Recife sobre as comunicações regionais com Portugal”⁴⁰. Já as pequenas embarcações como as canoas, balsas, lanchas ou jangadas eram utilizadas para navegação dos rios atracando em áreas mais próximas e convenientes das unidades de produção ou de rotas terrestres.

Esse movimento portuário regional que ligou o Norte do Estado do Brasil ao porto atlântico do Recife fez com que a praça mercantil do Recife passasse a ocupar uma “*posição dominante em relação aos vizinhos*”, e, portanto, a articulação das áreas, “*através do polo dinamizador localizado no porto de Recife*”, fez com que a região colonial ganhasse expressão e movimentos comerciais próprios ditados, pelo lado atlântico através do movimento das frotas e, pelo lado regional, pelo movimentos das rotas, portos e navegação continental. “*As hinterlândias dessas capitânicas estavam direta ou indiretamente subordinadas aos estímulos e aos movimentos de conjuntura que se faziam surtir no porto principal da região, que funcionava como escoadouro das produções*”. É preciso não esquecer que na conjuntura do ouro, os sertões das gerais impulsionaram o movimento do porto de Recife, já que “*o pagamento em ouro destas mercadorias permitia aos fazendeiros, criadores e donos de charqueadas adquirir produtos importados*”, aumentando a importância de Recife como centro de distribuição de artigos importados e ampliando sua função por uma área maior que antes, quando seu *hinterland* se restringia às áreas açucareiras da Zona da Mata ⁴¹.

⁴⁰ Evaldo Cabral de Mello. *Um imenso Portugal*. História e historiografia. São Paulo: Editora 34, 2002, p. 201.

⁴¹ Carlos Guilherme Mota. *Nordeste, 1817: estruturas e argumentos*. São Paulo: Perspectivas/EDUSP, 1972, p. 20 e Paul Singer. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Editora Nacional, 1977. (1ª ed. 1968), p. 278.

FIGURA 01 – Portos Continentais e o Porto Atlântico do Recife, 1766

LEGENDA: Quadrado: porto atlântico do Recife. Círculos: principais portos continentais. FONTE: *Carta topográfica aonde se compreende as Capitãncias de que se compõem ao presente o Governo de Pernambuco oferecida ao Imo. Sr. Francisco Xavier de Mendonça Furtado, 1766, por José Gonçalves da Fonseca.* Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar/Direção de Serviços de Engenharia. Mapoteca. Doc. 4586- 3-38-5.

Outro aspecto relevante na distinção entre os portos continentais e o atlântico do Recife, além das rotas de navegação direta e regulares para Europa e África, foi a própria capacidade de ancoragem e fundeadouro dos portos. Durante a segunda metade do século XVIII, dos poucos navios que deram entrada no porto da Paraíba e seguiram diretamente para Lisboa todos possuíam capacidade de carga limitada de até no máximo 400 toneladas. Essas informações corroboram com as análises das listagens dos navios que diziam ser os navios da Paraíba que entravam em Lisboa diretamente pequenos Paquetes Reais com correspondências e capacidade de transporte limitada, muitas vezes conduzindo os dízimos da Coroa, que seguiam em caixas de açúcar ou toros de pau-brasil.

Por outro lado, de acordo com os mesmo registros, entre 1769 a 1800, de todos os navios que aportaram em Lisboa como oriundos de Recife, temos registros específicos de tonelagem para 684 naus. Desse total, 18% transportaram até 200 toneladas, 42% de 200 a 400 toneladas; 35% de 401 a 800 toneladas e 4% de 801 a 1.167 toneladas. O Navio Santíssimo Sacramento e N. Sr.^a do

Paraíso trouxe uma carga recorde de Pernambuco em 1774, com 500 caixas de açúcar e 21.000 partidos de couros sortidos, pesando 1.167 toneladas ⁴².

Esses números demonstram que a capacidade e, portanto, a estrutura portuária superior do Recife também influíram na sua caracterização enquanto um porto atlântico, o que poderia ocorrer em outros portos caso fosse interesse da prática colonial portuguesa dispersar as rotas atlânticas. Requeria, para tanto, equipagem e adequação portuária para naus de grande porto, características essas que já dispunha o porto do Recife. Sendo assim, o vigor mercantil de um porto mede-se pelo volume e tipo de mercadorias que transaciona, pelos seus negócios e movimento, pelos espaços geoeconômicos com quem mantém relações, pela capacidade de mobilização de recursos revelada pelos seus comerciantes e homens de negócio e pela forma como gere as oscilações/variações de mercado decorrentes de todo esse processo.

⁴² Ver os registros compilados por Eduardo Frutuso; Paulo Guinote; Antônio Lopes. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro* (1769-1836). Muitos desses registros foram confrontados e completados por mim durante uma temporada de pesquisa nos acervos da Câmara Municipal de Lisboa, no fundo *Livro dos Marcos dos Navios*. Para uma visão mais geral sobre a economia dos transportes, ver Myrian Ellis. Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial. *Revista de História*, USP. Vol. 01, n.º 04, 1950, p. 495-516.

O Reino de Portugal já no princípio do século XVI, dispunha de aduanas com funcionamento em alguma medida semelhantes entre si. De acordo com Bluteau, porto, para a nação mercante portuguesa, pressupõe a existência de alfândega e esta, por sua vez, é a “*casa pública com tribunal, em que assiste o Provedor dela com Escrivães e para cobrar os direitos das mercadorias que entram*”⁴³. Essas medidas de uniformizações foram asseguradas “*por oficiais régios obedecendo a leis gerais, às práticas da fazenda real e aos instrumentos legislativos específicos das alfândegas*”⁴⁴. No entanto, se o funcionamento interno e as tarefas dos funcionários eram em alguma medida uniformizados, o mesmo não aconteceu nos tipos de impostos e arrecadações que eram cobrados em cada alfândega, sobretudo quando da expansão colonial portuguesa.

O peso do mar na vida econômica do reino português se fez sentir para além de suas fronteiras atlânticas, assim como seus limites terrestres ibéricas e, portanto, tipos diferentes de casas de arrecadação para o comércio externo foram sendo criadas para atender demandas específicas. Por portos do mar ou portos secos e vedados, seja pela especificidade de cada conquista ou possessão, ou mesmo pelos tipos de negócios e investimentos realizados em cada área distinta em que os portugueses estabeleceram rotas mercantis, ao longo dos séculos, a partir de algumas praças formadas ou conquistadas, surgiram também áreas aduaneiras para marcar a presença do aparato fiscal da Coroa, mas também para marcar os espaços institucionais onde se permitiria o comércio, onde se completavam as rotas, onde se mantinham escalas e onde se recolhiam os lucros do império.

Fernand Braudel apontou certas especificidades dessa organização aduaneira portuguesa no Oriente quando tratou de uma das fórmulas adotadas por Portugal para manter suas possessões e rotas mercantes. Segundo ele, “*era preciso que o Império alimentasse o Império*”, ou seja, que os bônus da expansão fossem capazes de custear as novas investidas, além das benesses para o Reino. Para o historiador se, por um lado, “*a presença portuguesa, propagada depressa e longe, através do oceano Índico e para além, tanto pela necessidade dos tráficos inter-regionais como pelo espírito de aventura ou de lucro*” foi sendo desenhada no Oriente, por outro lado, Portugal não dispunha de

⁴³ Raphael Bluteau. *Vocabulário portuguez & latino*, vol. 1, p. 241-242.

⁴⁴ João Cordeiro Pereira. *Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI*. Vila do Conde, organização e movimento. Lisboa: UNL, 1983, p. 9-26.

recursos “para manter esta ampla rede, as suas fortalezas, as suas dispendiosas esquadras, os seus funcionários”⁴⁵.

Uma das soluções adotadas adveio da cobrança de taxas e impostos inicialmente criadas em algumas áreas portuárias e praças mercantis. Embora Braudel estivesse certo no que concerne a criação de impostos aduaneiros, o regime fiscal das possessões portuguesas na Ásia “variava extremamente de uma para outra praça”. Luís Thomaz chama atenção para fato de que no século XVI, “em Malaca o Estado se mantinha apenas do rendimento das alfândegas, sem que a população pagasse qualquer outro imposto, em Goa havia além dos foros das aldeias, uma longa série de taxas sobre o comércio do retalho”⁴⁶. De acordo com Catarina Santos, o Vice-Rei da Índia na década de 1530 tinha a incumbência de Vedor da Fazenda, que incluía o trato nas feitorias e na supervisão das cargas das naus que regressavam de Cocim para o Reino⁴⁷. A Ilha de Solor, por exemplo, onde os portugueses ergueram uma fortificação por volta de 1520 e a abandonaram em meados do século seguinte, foi instituída uma Alfândega entre 1611-1612 “com consentimento dos seus moradores e por ordem do Vice-Rei da Índia”, com o objetivo de satisfazer as tenças que a população era obrigada a dar aos padres dominicanos⁴⁸.

Já na segunda metade do século XVII temos um cenário distinto daquele das conquistas asiáticas. Se nas redes de negócio do Índico ao Pacífico importava o comércio, na América a relevância estava na produção e o comércio. Como havia informado Duarte Ribeiro de Macedo em 1675, a conservação das conquistas dependia “do valor dos frutos que nelas se cultivam”, beneficiando Portugal com a circulação de produtos e, conseqüentemente, dinheiro que é o “sangue das Repúblicas”: produção nas colônias, dinheiro e comércio na metrópole⁴⁹.

As vicissitudes deste vasto império provocaram “variedade da natureza dos impostos, falta de uniformidade entre as diversas alfândegas, existência de privilégios múltiplos ligado às pessoas,

⁴⁵ Fernand Braudel. *O Mediterrâneo e o Mundo mediterrânico na Época de Felipe II*. Vol. 01, p. 387; 596.

⁴⁶ Luís Filipe F. R. Thomaz. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Difel, 1998, p. 227. Sobre a criação dos direitos alfandegários, ver a relevante crítica de William Petty formulada no século XVII. William Petty. *Tratado das impostos e contribuições*, 1662. In: William Petty; David Hume; François Quesnay. *Os economistas*. São Paulo: Abril cultural, 1983, p. 41-45.

⁴⁷ Catarina Madeira Santos. “Goa é a chave de toda a Índia”. Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570). Lisboa: CNCDP, 1999, p. 158.

⁴⁸ Artur Teodoro de Matos. *Um regimento inédito da alfândega de Timor no ano de 1785*. Separata de Portugaliae Histórica vol. I. Lisboa: Imprensa da Universidade, 1973. p. 321.

⁴⁹ “Sem dinheiro e sem comércio poderão viver os homens - mas da mesma sorte que vivem os índios no Brasil e os negros em África: dos frutos rústicos e naturais, mas sem sociedade civil, que é o que os distingue das feras”. Duarte Ribeiro de Macedo. *Sobre a introdução das artes*, 1675. In: Antônio Sérgio. *Antologia dos economistas portugueses* (século XVII). Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1974, p. 167 e Jorge Pedreira. A economia política do sistema colonial. In: João Luís Ribeiro Fragoso; Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). *O Brasil Colonial*, vol. 3 (ca. 1720 – ca. 1821). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 420. Sobre as variedades de produtos comercializados por Portugal em muitas parte do mundo, ver: Carla Rahn Phillips. The growth and composition of trade in the Iberian empires, 1450-1750. In: James Tracy. (Edited). *The Rise of Merchant Empires*. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, p. 50.

aos produtos ou aos lugares”⁵⁰. O dizimeiro, por exemplo, “*que é o oficial que na alfândega dizima as mercadorias, ou seja, lhe atribui o preço do qual se deduzia a dizima a pagar pelos despachantes*”, passou a ter outra designação na América portuguesa, embora mantêm-se em vigor nos séculos XIV e XV em Portugal⁵¹. Os emolumentos pagos aos funcionários das Alfândegas, embora realizassem a mesma função, não eram os mesmos. O escrivão da Alfândega de Pernambuco dispunha de um ordenado equivalente ao trabalho realizado e o mesmo deveria ocorrer na Capitania da Paraíba, pois a “*frequência de navios que entram naquele porto não tem proporção com este [de Pernambuco], nem tem aqui está ocupação igual trabalho*”⁵², e, portanto, merece o escrivão da Alfândega da Paraíba menores emolumentos do que o de Pernambuco.

Num escrito anônimo de 1757, que acreditamos ser de autoria de Ribeiro Sanches, o autor argumenta que “*somente em Colônias os Senhores põem nas Alfândegas das suas terras (ali cada um é Rei de seu Estado ou Morgado) os direitos nas mercancias que acham a propósito sem nenhuma consideração para todo o Estado*”. Isso porque, de acordo com o autor, já no século XVIII, as instituições alfandegárias na Europa imitam seu funcionamento e propósito umas a partir das outras e “*daqui vem que nenhum Reino ou República desta parte do mundo põem direitos arbitrários nas suas Alfândegas*”, pois “*todos são regrados, e determinados sobre estes princípios, isto é quando não há tratados que cortem estas decisões, semelhantes aqueles que nos temos [Portugal] com a Inglaterra*”⁵³. Noutro escrito, também de 1757 de Ribeiro Sanches, a solução para acabar com ingerências e vícios nessas instituições é não arrendar as Alfândegas, pois “*é o maior erro que pode haver em um Reino*”⁵⁴, posto que todas deveriam funcionar sob as mãos do Rei. Ou

⁵⁰ Francisco Ribeiro da Silva. Alfândegas lusas em finais de Setecentos: fiscalidade e funcionamento. In: Inês Amorin; Helena Osswald. (Org.). *O litoral em Perspectiva Histórica* (séc. XVI a XVIII). Porto, Instituto de História Moderna, 2002, p. 207. De acordo com Valter Lenine, “*precisamos de pesquisas que enquadrem as experiências anteriores de implantação da instituição Alfândega em outras colônias ou na Metrópole*”. Assim como “*faltam pesquisas comparativas entre as Alfândegas coloniais para que possamos traçar um mapa do comércio entre capitânias, colônia e metrópole*”. Valter Lenine Fernandes. *Os contratadores e o contrato da Dizima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (1726-1743)*. 2010. Fls. 234. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, UNIRIO, Rio de Janeiro, 2010, p. 131; 35.

⁵¹ João Cordeiro Pereira. *Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI*. Vila do Conde, organização e movimento. Lisboa: UNL, 1983, p. 24. Sobre o imposto alfandegário da dizima, ver: Henrique da Gama Barros. *História da Administração pública em Portugal nos séculos XII a XV*. Tomo IX. Lisboa: Sá da Costa, s/d, p. 381-395. Os forais da Alfândega de Lisboa consultado encontrassem no acervo da AGAP em Lisboa, um de 1587 e outro de 1674.

⁵² *Carta do capitão-mor da Paraíba, João de Abreu Castel Branco, ao rei D. João V*. Paraíba, 12 de setembro de 1726. AHU, Paraíba, Cx. 6, doc. 530.

⁵³ [Ribeiro Sanches]. *Ideia do que são as Alfândegas e do proveito ou prejuízo que causam ao Estado, bem ou mal administradas*. Paris, 11 de agosto de 1757. s/a. ANTT, Ministério do Reino, mc. 999, cx. 1.122. Os indícios que nos levam a crer que o autor é Ribeiro Sanches são: constar ideias e frases completas de um texto de Ribeiro Sanches publicado no mesmo ano sobre as alfândegas portuguesas; ter sido escrito em Paris, cidade onde morava Sanches e constar na coleção de documentos variados do Ministério do Reino sobre memórias e projetos para administração do Reino de Portugal, sendo Sanches um parecerista e consultor sobre diversas matérias, notadamente, durante o período pombalino.

⁵⁴ Ribeiro Sanches. *Sobre a agricultura, alfândegas, colônias e outros textos*. Intro., org. e notas de Faustino Cordeiro. Penamacor, PT: Câmara Municipal de Penamacor, 2000, p. 29.

seja, “as Alfândegas são tantas chancelarias onde se recebe os direitos arbitrários [...] e estes direitos pertencem somente ao soberano senhor daqueles portos”⁵⁵.

No Foral de Duarte Coelho de 1534, que seguiu junto a Carta de Doação da primeira capitania do Brasil, constava ao donatário as tarefas de vigiar e cobrar, quando necessário, todos os navios e mercadorias que entrassem e saíssem de Pernambuco⁵⁶. Sendo assim, coube aos primeiros donatários das capitanias hereditárias exercer funções relativas ao comércio externo e suas regulamentações.

As instituições alfandegárias na América portuguesa foram regulamentadas a partir de 1548 com a promulgação do *Regimento do Provedor-Mor e dos Provedores de Fazenda*. De acordo com as pesquisas de Valter Lenine, esse documento do provedor é também o primeiro regimento das Alfândegas do Estado do Brasil. Juntamente com Tomé de Souza, coube ao Provedor-Mor Antônio Cardoso de Barros fundar em todas as Capitanias suas respectivas Provedorias da Fazenda Real, juntamente com as Alfândegas que ficaram sob alçada dos Provedores. Acumulava, portanto, o Provedor da Fazenda Real de cada capitania, o cargo e as tarefas de Juiz da Alfândega.

De acordo com esse regimento de 1548, nas capitanias onde não houvesse alfândega, ou seja, casa de arrecadação, “todas as naus, e navios que de meus Reinos e senhorios, ou fora deles forem as ditas terras do Brasil vá diretamente a cada uma das partes aonde houver Alfândegas”. O Regimento também prevê que no caso em que “os ditos lavradores ou pessoas que deles comprarem açúcares e os quiserem carregar, pode-lhes levar por mar ou por terra pelo ditos escritos a Alfândega do lugar onde se lhe houveram de carregar”. Ou seja, nas capitanias onde não houvesse alfândega o transporte de produtos era permitido desde que chegasse e partisse do porto que houvesse alfândega para comércio exterior⁵⁷.

Soma-se as já analisadas modificações empreendidas no Brasil com criação do Governo Geral em 1548⁵⁸, a promulgação desse primeiro regimento das Alfândegas do Estado do Brasil do mesmo ano. No entanto, isso não significou que todas as capitanias da América portuguesa dispusessem de alfândega com comércio externo permitido, ou mesmo estivessem munidas de prédios, trapiches e armazéns; feitores, seladores, escrivães e balanças. Ou seja, nem toda a alfândega funcionava enquanto instituição voltada ao mercado externo e mesmo a Paraíba, onde

⁵⁵Ribeiro Sanches. Alfândegas [1757]. Manuscrito pertencente a Biblioteca Nacional de Madri e reproduzido in: _____. *Sobre a Agricultura, Alfândegas, Colônias e outros textos*. Penamacor, PT: Câmara Municipal de Penamacor, 2000, p. 252.

⁵⁶ *Foral de Duarte Coelho*. Évora, 24 de setembro de 1534. In: Marcos Carneiro de Mendonça. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*, vol. 01, p. 126-127.

⁵⁷ *Regimento do Provedor-Mor e dos Provedores de Fazenda*. Almeirim, 17 de dezembro de 1548. In: Marcos Carneiro de Mendonça. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*, vol. 01, p. 103-104.

⁵⁸ Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial*. Brasil c.1530 – c.1630. São Paulo: Alameda, 2009, p. 103-105.

“*existe a regular alfândega*” durante todo o século XVIII, era “*raramente aberta*”, como apontou Henry Koster já no século XIX ⁵⁹.

Dos poucos registros encontrados sobre a Alfândega da Capitania do Rio Grande do Norte no século XVIII podemos citar os despachos de comércio de carne secas para a Bahia e de cavalos para as Minas Gerais a partir de Natal. Na década de 1730 foi registrado pelo Provedor da Fazenda Real da Capitania do Rio Grande do Norte, que também acumulava a função de Juiz da Alfândega, um despacho referente a “*um barco de carnes do capitão Francisco Lopes de Macedo que vai com elas de negócio para a Bahia*” e um outro despacho referente a “*Francisco Affonso da Costa, homem de negócio que o faz para as Minas com cavalos*”⁶⁰. Nesses registros acompanhava o valor do imposto pago por cada arroba de carne seca e cada cavalo transportado. O que depreendemos desses despachos é que todos estão relacionados a algum produto comercializado intra-capitanias. No caso das carnes secas, provavelmente o barco mencionado foi uma sumaca autorizada para fazer uma negociação com a Bahia e, no caso dos cavalos os despachos se deram por cada unidade que foi conduzida em rotas terrestres.

Uma alfândega, enquanto casa de arrecadação munida de funcionários, sujeita a códigos específicos concernente ao mercado externo, provida de balança e selos para vistoria, pesagem e regulagem das cargas, só surge no Rio Grande do Norte depois de 1820 e por causa da produção algodoeira. D. João VI decretou a criação da Alfândega do Algodão na cidade do Natal “*para que não se perca a boa qualidade do algodão e não se diminua consequentemente a sua extração*” ⁶¹.

O mesmo ocorria nas demais capitanias do Norte do Estado do Brasil. No final do século XVIII, Bernardo Manoel de Vasconcellos, Governador do Ceará, escreveu a D. Rodrigo de Souza Coutinho sobre a situação econômica da Capitania, e alegou que da Vila marítima de Aracati, “*se embarcam em sumacas e outros barcos costeiros todos os gêneros exportáveis, e por isso de nenhum dos portos desta Capitania se poderia começar a Navegação direta para a capital deste Reino*”. Além do tamanho das embarcações existentes e incapacidade da barra do porto, Aracati também foi privada “*do estabelecimento de uma casa de Alfândega*”. Somente no início do século XIX é que uma cópia do Foral da Alfândega da Capitania de Pernambuco irá ser solicitada para chegar na Capitania do Ceará “*afim que ali saibam como hão de regular e estabelecer novas*

⁵⁹ Henry Koster. *Viagens ao nordeste do Brasil*, 1811. 11ª ed. 2 vol. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/Editora Massangana, 2002, p. 86.

⁶⁰ *Registros de Despacho da Alfândega do Rio Grande do Norte*. Natal, 18 de novembro de 1730 e 03 de março de 1731. IHGRN, Manuscritos, Alfândega, folhas avulsas.

⁶¹ *Decreto de criação da Alfândega de Inspeção do Algodão*. Rio de Janeiro, 03 de fevereiro de 1820. ANRJ, Série Interior, Notação: AI – IJJ2-433.

Alfândegas, visto ter Sua Magestade permitido o comércio direto das ditas Capitânicas com o Reino”, como afirmou D. Rodrigo de Souza Coutinho em 1799⁶².

A Capitania do Ceará foi provida de um estabelecimento alfandegário mais completo, assim com o Rio Grande do Norte, com a economia algodoeira e somente no início do século XIX. Com uma mesa própria para averiguação do algodão da Capitania, tendo selos, marcas e pesagens próprios, mesmo assim alguns inconvenientes foram atestados. Em 1804 a Junta de Inspeção do Algodão do Ceará queixou-se a Junta do Comércio em Lisboa sobre “*o descrédito que tem adquirido tanto nessa Praça, como nos dos Reinos Estrangeiros, o algodão desta Capitania, depois da sua independência com a de Pernambuco*”. Isso porque o algodão do Ceará saía sem identificação própria até o início do século XIX, “*sendo ali que ele era exportado como gênero da dita Capitania [de Pernambuco], merecido o melhor conceito*”. Com a identificação das cargas de algodão do Ceará houve um descrédito e os negociantes argumentaram que “*o gênero é sem dívida o mesmo, e da mesma qualidade que até então ia debaixo da marca de Pernambuco*”⁶³.

O que depreendemos dessa análise sobre a formação e funcionamento das alfândegas no Norte do Estado do Brasil é que em todas as capitânicas, em maior ou menor medida, estava prevista a vigilância, regulação e cobrança de mercadorias que pudessem chegar e sair por mar ou terra. Essa função era exercida pelo Provedor da Fazenda Real, que acumulava a tarefa de Juiz da Alfândega. Ocorre que somente as capitânicas de Pernambuco e, em menor medida, a da Paraíba, possuíam alfândega com estruturas concernentes ao mercado externo e ao comércio atlântico direto. Ou seja, somente Pernambuco e Paraíba, por possuírem comércio direto com o Reino, dispunham da prerrogativa de ter casas de arrecadação capazes de, em determinados momentos, possuírem escritôres, recebedores, feitores, seladores, guardas, assim como também balanças, selos e livros específicos.

Como já foi discutido no capítulo anterior, a força da economia açucareira em Pernambuco a partir do século XVI permitiu o desenvolvimento da praça mercantil e do porto de Recife, formando e ampliando, entre os séculos XVI e XVIII, ligações terrestres, fluviais e marítimas do Norte do Estado do Brasil e sua convergência com o porto de Recife, que possuía desenvolvida estrutura alfandegária e comércio direto com Portugal. Concorre para consolidação do Recife sobre o Norte do Estado do Brasil o regime de frotas e comércio direto apenas pelos grandes portos, como

⁶² *Carta de Bernardo Manoel de Vasconcellos a D. Rodrigo de Souza Coutinho*. Villa da Fortaleza de N. S. da Assunção do Seará, 01 de janeiro de 1800. In: Documentos para a história do Governo de Bernardo Manoel de Vasconcellos, Coleção Studart. *Revista Trimestral do Instituto do Ceará*, tomo 28, ano 28, 1914. Fortaleza: Typ. Minerva, 1914, p. 330-333 e *Aviso de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, ao presidente do Conselho Ultramarino, conde de Rezende*. Lisboa, 02 de maio de 1799. AHU, Ceará, cx. 13, doc. 735.

⁶³ *Carta da Junta de Inspeção do Algodão da Capitania do Ceará para a Junta do Comércio*. Fortaleza, 02 de junho de 1804. ANTT, Junta do Comércio, mc. 10, cx. 38.

veremos mais a frente. Embora o embaixador português na Áustria estivesse se referindo a defesa da costa do Brasil, Manuel Teles da Silva resumiu numa frase tributada ao Vice-Rei da Índia D. Francisco de Almeida, um relevante aspecto da navegação mercantil colonial: “*poucos portos e muitos navios*”. Nessa carta escrita em 1756 e endereçada ao futuro Marquês de Pombal, afirmou também que essa “*máxima política*” deve ser entendida como uma “*justa proporção*” entre muitas tropas e o número de praças e, tomando de empréstimo a formulação, muitos navios mercantes em poucos portos munidos de alfândega ⁶⁴.

Durante o século XVIII, porém, as instituições alfandegárias no Brasil sofreram algumas modificações, notadamente no pós restauração, como apontou Joaquim Veríssimo Serão ⁶⁵. Dentre essas modificações destinadas ao Norte do Estado do Brasil destacamos a criação da Dízima das alfândegas de Pernambuco e Paraíba em 1711 e, em 1720, a junção do contrato de arrematação da dízima de ambas as alfândegas num só contrato.

O Contrato da Dízima das Alfândegas de Pernambuco e Paraíba

No início do século XVIII ocorreu a primeira modificação relevante empreendida nas alfândegas de Pernambuco e Paraíba quando passou a ser cobrado o imposto da Dízima. Como foi dito no início deste capítulo, o Conselho Ultramarino apresentou argumentos para cobrança desse novo imposto já existente em Lisboa, Porto e Rio de Janeiro, estendendo para as demais capitanias da Bahia, Pernambuco e Paraíba. Em 1711, foi instituído o tributo que visava cobrar em “*todas as fazendas que entram nos Portos desta Capitania [Pernambuco] e Paraíba os mesmos 10% que pagam as que entram na Capitania do Rio de Janeiro*”, sendo o seu rendimento aplicado nas “*novas milícias e para as fortificações*”. Os negociantes de Olinda e Recife não demoraram a protestar, em vão, contra as modificações que incidiram sobre os custos das mercadorias que davam entrada nas alfândegas das duas principais capitanias do Norte do Estado do Brasil ⁶⁶. No entanto, o

⁶⁴ *Carta de Manuel Teles da Silva para Sebastião José em Lisboa*. Áustria, 19 de novembro de 1756. In: Eugénio dos Santos. O Brasil pombalino na perspectiva iluminada de um estrangeirado. *Revista da Faculdade de Letras - História*, II série, vol. VIII. Porto: 1991, p. 91.

⁶⁵ *Regimento do Provedor-Mor e dos Provedores de Fazenda*. Almeirim, 17 de dezembro de 1548. In: Marcos Carneiro de Mendonça. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*, vol. 01, p. 89-116; Valter Lenine Fernandes. *O cotidiano alfandegário: a administração portuguesa nos negócios e poderes da cidade do Rio de Janeiro (c. 1705- c. 1750)*. Projeto de Doutorado em História Econômica, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2012, p. 15 e Joaquim Veríssimo Serão. *História de Portugal*, 1640-1750. Vol. 05. Lisboa: Verbo, 1982, p. 401.

⁶⁶ *Ordem Real para a criação da Dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba*. Lisboa, 04 de fevereiro de 1711. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVIII, p. 287-288; *Carta dos Oficiais da Câmara de Olinda sobre a Dízima da Alfândega*. Olinda, 21 de junho de 1712. AHU, Pernambuco, cx. 25, doc. 2.251.

estabelecimento desse novo imposto acabou incidindo diretamente sobre as relações econômicas e políticas entre as capitanias de Pernambuco e Paraíba, objeto de análise desse trabalho.

Com o novo imposto criado, as autoridades da capitania da Paraíba passaram a coagir os produtores e negociantes a enviarem suas cargas para a alfândega de lá e assim pesarem e pagarem suas fianças, para só assim seguir viagem para o porto de Recife munidos de despachos atestando o pagamento da Dízima. Embora os produtos pudessem ser taxados em ambas as alfândegas, era de interesse da Provedoria da Paraíba que a Dízima fosse tributada na cidade e não em Recife. Depois de muitos embates entre as autoridades coloniais e os produtores e negociantes da Paraíba e, noutro nível, entre as Provedorias e governadores de ambas as Capitanias, em 1723 a Coroa atendeu as exigências do governo de Pernambuco e resolveu atrelar a arrematação da dízima das alfândega de ambas as capitanias em um só contrato.

Mozart Menezes analisou esse processo e concluiu que a decisão da Coroa foi baseada no fato “*de não ser frequente a visita de navios ao porto da Paraíba, que se cobrasse de Pernambuco, aquilo que deveria ser recolhido do imposto da dízima da Alfandega na Paraíba*”. Nas palavras do historiador, essa medida acabou “*jogando a Fazenda da Paraíba nas mãos do governo de Pernambuco*”. Concordamos, em parte, com as assertivas do historiador, pois com a junção dos contratos apenas uma pequena parte seria repassado para Paraíba, via Provedoria de Pernambuco. No entanto, se já não iam muitos navios para a Paraíba para fazer comércio direto com Portugal, como podemos constatar no gráfico 01, então a criação desse imposto não surtiu grandes efeitos na contadoria da capitania. Fato é que mesmo com poucos navios e o escoamento da produção da Paraíba não gerar impostos para a própria capitania, isso diminuía as possibilidades de maior desenvolvimento interno e enriquecimento das elites locais e dos homens da governança, ou seja, “*a prerrogativa da Fazenda da capitania de se mostrar capaz de arcar com as despesas da administração executiva, eclesiástica e, principalmente, militar, parecia não se consolidar na Paraíba*”⁶⁷.

O primeiro contrato da Dízima das Alfândegas de Pernambuco e Paraíba arrematadas conjuntamente ocorreu em Lisboa, tendo sido o rico negociante de escravos, o lisboeta Jerônimo Lobo Guimarães, quem o arrematou por três anos (1724-1726). De acordo com as pesquisas de Beatriz Libano, Jerônimo Lobo Guimarães atuou nesse mesmo período em que esteve como contratador em Pernambuco e Paraíba em outros contratos, todos relacionados a movimentação das alfândegas: o das Contribuições da Nau Guarda Costas das Frotas, Dízimos Reais da Bahia, Direito

⁶⁷ Mozart Vergetti Menezes. *Colonialismo em ação*, p. 205 e Isabela Augusta C. Bezerra. *A serviço D'El Rey: o governo de João da Maia Gama na Capitania da Paraíba (1708-1717)*. 2015. 172 f. Dissertação (Mestrado de História e Cultura Histórica) – Universidade Federal da Paraíba; Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. João Pessoa, 2015, p. 74.

dos escravos que entram na Bahia e no Rio de Janeiro vindos da Costa da Mina e Cabo Verde e dos Direitos dos escravos que vão para as minas do ouro dos portos da Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuco e Paraíba; além de fiador em outros contratos. Tendo procuradores distribuídos pelas principais praças do Brasil, aparentemente, “*nunca deixou Lisboa*” e fez uma imensa fortuna com a escravatura e os contratos alfandegários⁶⁸.

Ao analisarmos o contrato arrematado por Jerônimo Lobo Guimarães percebemos que o valor lançado para arrematação do contrato se deu em torno dos conhecimentos que Jerônimo detinha sobre o movimento comercial em Pernambuco e Paraíba. O contratador ofertou e acabou arrematando o contrato por 246 mil cruzados nos três anos livres para a Fazenda Real, sendo a maior parte destinada a renda da Alfândega de Pernambuco e apenas 60 mil cruzados para a Paraíba. As condições do Contrato seguiam normas estabelecidas em contratos anteriores, como os do Rio de Janeiro e Bahia, e seu rendimento se restringia, legalmente, a cobrança de 10% de todas as fazendas que dessem entrada nas alfândegas de ambas as capitanias, tanto das mercadorias que viessem em naus da frota, como dos navios soltos.

Algumas cláusulas regulavam a operação cotidiana do Contrato, como o direito do Contratador e seus procuradores assistirem à descarga dos produtos, contratar funcionários para auxiliar na cobrança, “*dispor de um feitor como ocorre em Lisboa e Porto*”, fazer tomadias e devassas; entre outros. No entanto, destacamos dois pontos relevantes desse contrato e os relacionamos com questões apresentadas nesse capítulo: primeiro, o contrato como um vetor de manutenção do monopólio indireto da Capitania de Pernambuco em relação a Paraíba e, segundo, o contrato como instituição advinda das práticas econômicas coloniais para distribuição e manutenção de monopólios e privilégios⁶⁹.

No que concerne ao primeiro aspecto, essa união da cobrança da Dízima num só contrato foi reclamada pela Provedoria da Capitania de Paraíba logo no primeiro ano de vigência. Salvador Quaresma Dourado, Provedor da Fazenda Real da Paraíba, alegou a D. João V que desde o primeiro ano de funcionamento do contrato, de 1724 até aquele ano de 1725, o Contratador não havia repassado os 20 mil cruzados anuais pertencentes aquela Provedoria, como estava acordado, o que já gerava 40 mil cruzados a receber do Contrato. O Provedor argumentou que já havia pedido explicações anteriormente ao Governador de Pernambuco tendo recebido respostas negativas sobre o envio do dinheiro. Alegou ao rei que independente de não haver vindo navio algum das frotas ao

⁶⁸ Beatriz Líbano Bastos de Azevedo. *O negócio dos Contratos: contratadores de escravos na primeira metade do século XVIII*. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em História Econômica), São Paulo: Universidade de São Paulo, 2013, p. 99-122.

⁶⁹ *Contrato da Dízima da Alfândega das Capitanias de Pernambuco e Paraíba que se fez no Conselho Ultramarino com Jerônimo Lobo Guimarães por tempo de três anos*. Lisboa, 25 de outubro de 1723. Manuscrito. AHU, Primeiro Livro de Registro dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino, cód. 296, p. 255-281.

porto da Paraíba, “*por não se terem feitos açúcares nesta Capitania por causa das grandes secas que tem havido*”, a cláusula contratual deveria ser respeitada. De Lisboa, o Contratador logo respondeu às questões levantadas pelo Provedor e alegou que não poderia enviar dinheiro algum para a Provedoria da Paraíba pois “*a obrigação não se verificou, nem tampouco foi possível acudir*”, já que dos navios da frota não havia um só navio que tenha ido direto a Paraíba “*não se pode considerar em dívida*”⁷⁰.

O Provedor da Capitania da Paraíba, embora alegasse que a seca teria diminuído a produção e por isso as naus da frota não foram à Capitania, esteve ciente que os açúcares e couros escoavam por sumacas e carroças para Pernambuco, sem passar pelo porto da Paraíba e por isso insistiu na cobrança dos direitos devidos por contrato. Ao mesmo tempo, o Contratador se utilizava do expediente formal de navegação entre Recife e Paraíba para argumentar o não pagamento. Nos anos subsequentes os conflitos passaram a ser gestados nas instâncias de governo entre a Provedoria da Paraíba e o Governador de Pernambuco, permanecendo o mesmo problema: atrasos e não pagamentos para a Paraíba⁷¹.

A solução encontrada pelo Provedor da Paraíba foi a continuidade da cobrança de tributos e taxas pela alfândega da Paraíba, acarretando o descontentamento dos homens de negócio. Jacinto Teixeira Mendes, negociantes da família Grangeiro e outros mercadores da praça da Paraíba passaram a alegar a partir da década de 1740, que seus antecessores por “*uso e costume de mais de trinta, quarenta, sessenta anos*”, nunca pagaram “*despachos ou direitos alguns das fazendas*”. Isso porque os direitos eram pagos na Alfandega de Pernambuco e depois remetiam-se “*guias para a da Paraíba*”, viesse a carga “*por terra ou em barcos*”. Sendo assim, não caberia “*pagar novos direitos que já se tem pago na Alfândega de Pernambuco*”, pois geraria grave prejuízo dos negociantes e “*todos os moradores que por ocasião dos dobrados tributos eram obrigados a vender e comprar mais caros do que valiam as fazendas*”⁷²

As incessantes disputas que foram se desenrolando entre o governo da Capitania da Paraíba e os negociantes, levou os negociantes a utilizarem de sua influência política na Câmara para chegar ao rei suas divergências com o Provedor da Paraíba. Reiteraram em cartas escritas em 1747 argumentos como, “*sempre esta cidade [Paraíba] desde a sua fundação, conforme as memórias dos antigos se conservou mandando vir os moradores e homens de negócio dela fazendas do Porto de*

⁷⁰ Carta do provedor da Fazenda Real da Paraíba, Salvador Quaresma Dourado, ao rei D. João V. Paraíba, 22 de agosto de 1725 e Carta de Jerônimo Lobo Guimarães ao rei D. João V. Lisboa, 23 de fevereiro de 1726. AHU, Paraíba, cx. 6, docs. 491 e 505, respectivamente.

⁷¹ Ver os documentos: AHU, Paraíba, cx. 08 (docs. 665 e 666) e cx. 09 (doc. 788).

⁷² Requerimento de Jacinto Teixeira Mendes, Manuel Martins Grangeiro e os homens de negócio da cidade da Paraíba, ao rei D. João V. Paraíba, 17 de dezembro de 1743. AHU, Paraíba, cx. 11, doc. 1.012. Ver também, na mesma caixa, doc. 940.

Pernambuco”, como também “os poucos efeitos que há não há saída por não vierem a este porto senão duas embarcações de Lisboa e essas pequenas”, e portanto, “se mandam comprar do Recife de Pernambuco de onde se conduzem em barcos”. O que os negociantes da Paraíba defenderam frente ao rei não foi a independência ou autonomia da Capitania de Paraíba frente a Pernambuco, como alguns estudos atuais insistem em afirmar. Muito pelo contrário. Eles queriam a continuidade de suas redes mercantis, de seu sistema de escoamento e negociações com a praça de Recife como historicamente sempre ocorreu.

Os negociantes da Paraíba alegaram também que “*esta capitania e porto da Paraíba é suposto seja no governo e comarcas separada da Capitania de Pernambuco, contudo, quanto aos negócios de todo o governo de fazendas, são unidas*”. Portanto, “*não podem os moradores desta cidade e Capitania passarem se lhes faltar a fazenda que vem daquele porto, por quanto não há outra parte de onde se remediarem*”, soma-se aos argumentos das necessidades do povo, os “*gastos dos mesmos engenhos, que são muitos*”. A reclamação sobre a dupla cobrança de taxas e tributos trouxe a tona a qualificação do monopólio indireto por parte dos próprios negociantes da Paraíba em 1747: “*esta cidade não tem frota e a mesma frota de Pernambuco é a deste porto, para onde vem um ou dois navios pequenos, por razão de carregarem os açúcares e as vezes vem navio de Pernambuco carregar estes*”, como se não fosse suficiente, afirmam ao rei que “*anda em tanta união este porto com aquele e o contrato da dízima é o mesmo*”, que não havia o menor sentido pagar duplicidade de taxas e deixar rendimentos diretos na Alfândega da Paraíba⁷³.

Em que pesem as resoluções dadas pela Coroa, como o envio de uma carta cobrança a Provedoria de Pernambuco uma resolução para o caso ou mesmo a Carta Precatória assinada por um juiz da Paraíba e enviada pelo Governador Luís António de Lemos de Brito em 1754 a Provedoria de Pernambuco, nada disso surtiu alteração. Entre 1748 e 1753, por exemplo, nem metade da Dízima foi repassada de acordo com os dados apresentados pelo Governador da Paraíba em 1754. O Governador da Paraíba alegou que desde 1723, ano de início do funcionamento do Contrato, até 1754, ou seja, durante os já passados 31 anos do recolhimento da Dízima da Alfândega da Paraíba subordinada ao Provedor de Pernambuco através do contrato, nunca foi cumprido o recebimento pleno e integral dos 20 mil cruzados que a Provedoria de Pernambuco deveria passar à Paraíba anualmente⁷⁴.

⁷³ *Cartas dos oficiais da Câmara da Paraíba e dos Negociantes ao rei D. João V, sobre a proibição da remessa de fazendas da capitania de Pernambuco para a da Paraíba*. Paraíba, 6 de julho de 1747. AHU, Paraíba, Cx. 66, doc. 5.578.

⁷⁴ *Provisão do rei D. João V ordenando ao provedor da Fazenda Real e Alfândega da capitania de Pernambuco que repasse a remessa anual referente ao dinheiro da Paraíba*. Lisboa, 14 de agosto de 1748. AHU, Pernambuco, cx. 68, doc. 5.735 e *Ofício do governador da Paraíba ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real, sobre ter mandando passar precatórios à Provedoria de Pernambuco*. Paraíba, 20 de maio de 1754. AHU, Paraíba, cx. 17, doc. 1.398.

A criação e funcionamento desse contrato a partir de 1723 que incidia sobre as duas alfândegas conjuntamente não só recrudesceu os embates econômicos e políticos entre as provedorias e os governadores de ambas as capitanias, como também influenciou sobre as práticas mercantis dos negociantes de ambas as capitanias de forma particular.

Uma das relevantes faculdades do Contratador era a possibilidade de gerenciar os privilégios mercantis outorgados pela Coroa que passavam pela alfândega, como a isenção da dízima e até despachos livres para algum favorecido. As mesmo tempo que a Coroa salvaguardou no contrato essa prerrogativa ao prever que o Contratador deveria respeitar os privilégios de despacho livre outorgados pela Coroa; ela também permitiu que o próprio Contratador se utilizasse desse expediente dentro da alfândega. Isso significou que o Contrato da Dízima não só reservou o monopólio de cobrança de taxas e emolumentos das mercadorias que entravam na alfândega do Recife para o seu contratador, como também acabou permitindo que o próprio gerenciasse esses privilégios mercantis para a Coroa, para si e para quem lhe apetecesse.

*“E porque algumas vezes acontece despacharam-se pelo Provedor e Officiais da dita Alfândega mercadorias de que se não pagam direito algum e se despacham livremente, por serem privilegiadas as pessoas”*⁷⁵, consta no Foral da Alfândega de Lisboa de 1587. Privilégios alfandegários funcionaram como uma espécie de mecanismo de favorecimento utilizado pela Coroa e seus interlocutores diante da burocracia institucional aduaneira. De acordo com Nuno Madureira, *“no quadro legal do Antigo Regime português, são os diferentes privilégios, companhias e contratos que permitem essas apropriações de direitos de propriedade exclusiva”*. O tema dos privilégios, portanto, *“coloca necessariamente na ordem do dia o papel do Estado”*, tendo o estado monárquico e absolutista desempenhado *“um papel ativo nos direitos de participação nos mercados, com decisões que atingiram, direta ou indiretamente, todos os segmentos da sociedade”*. De acordo com as pesquisas de Hilton Root, o privilégio foi um mecanismo de favorecimento comum no Antigo Regime de outras monarquias, como na França, por exemplo, em que ele, o privilégio, é considerado, ao lado de outros meios disponíveis para regras de mercado, uma forma de o Estado favorecer grupos e indivíduos⁷⁶.

Como veremos no capítulo 05, nas cláusulas do Contratado do Consumo do Pau-Brasil, por exemplo, constava o privilégio dos contratadores não pagarem direitos de entrada ou saída/reexportação do pau-brasil vindo de Pernambuco que davam saída na Casa da Índia,

⁷⁵ *Foral da Alfândega de Lisboa, 1587*. Lisboa: Typographia do Jornal O Progresso, 1877, p. 21; 59-62.

⁷⁶ Nuno Luís Madureira. *Mercado e privilégios*. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, p. 24-25 e Hilton L. Root. *The fountain of privilege*. Political foundations of markets in Old Regime France and England. Berkley, Los Angeles e London: University of California Press, 1994, p. XVI.

repartição da Alfândega de Lisboa. Isso significou que os contratadores tinham livre trânsito no comércio de reexportação, sem enfrentar burocracia alguma e sem pagar emolumentos e taxas, o que tornou o produto mais barato e competitivo. Assim também foram as fianças apresentadas no comércio de reexportação do couro, uma espécie de *drawback* que isentava de taxas de saída na Alfândega de Lisboa todos os negociantes ou mestres de embarcações que apresentassem documentação comprobatória que as partidas de couro foram reexportadas.

Ao tempo e movimento das frotas que chegavam e saíam do porto, despachadas na alfândega do Recife, o contratador da Dízima tinha o poder de privilegiar suas mercadorias e o de seus agentes, assim como de seus interessados, além de salvaguardar os privilégios outorgados pela Coroa. Chegavam ao Rei, através do Conselho Ultramarino, pedidos de isenção de direitos alfandegários para produtos e peças para construção naval no Recife, para apetrechos e materiais para a construção e manutenção dos engenhos, ou mesmo os ‘costumados’ privilégio dos religiosos, como já apontava o Foral da Alfândega de Lisboa de 1587⁷⁷. É preciso, porém, diferenciar aquilo que a Coroa outorgava como um privilégio para a circulação de mercadorias e enriquecimento particular de alguns súditos e manutenção do Império e os privilégios que o contratador da Dízima da Alfândega possuía para manipular a instituição, quando fosse conveniente, de acordo com suas necessidades e negócios.

Entre 1727 a 1729, o contratador da Dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba foi o negociante lisboeta José dos Santos que ofereceu na ocasião, mais de 122 contos de réis e teve como fiador o contratador anterior, Ignácio Lobo Guimarães. Menos de 10 anos depois estava em posse do mesmo contrato na Bahia, arrematado por oferecer mais de 265 contos. Assim aconteceu com outros contratadores que atuaram nas três principais alfândegas do Brasil. O negociante Pedro Rodrigues Godinho arrematou dois contratos de Dízima de Alfândega no mesmo período: a de Pernambuco e Paraíba e a do Rio de Janeiro entre 1742 a 1744. No contrato de Pernambuco e Paraíba arrematou por 144 contos de réis, já a do Rio de Janeiro por mais de 625 contos, ou seja, 4,3 vezes mais⁷⁸. O relevante negócio da Dízima das alfândegas foi comandado, pelo menos na primeira metade do século XVIII, por um grupo reduzido de negociantes portugueses que realizavam uma verdadeira ‘dança das cadeiras’ entre uma alfândega e outra, entre ser contratador e fiador de um e outro contrato. Nem todo o capital investido nesses contratos era português, afinal ele era fruto das negociações que esses contratadores faziam para a compra de açúcares, couro e demais produtos coloniais a serem comercializados na Europa.

⁷⁷ Foral da Alfândega de Lisboa, p. 6-7.

⁷⁸ *Mapa dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino, 1641-1758*. Vol. 01. Manuscrito. AHU, Contratos Reais, Cód. 1.296, várias páginas.

Os privilégios alfandegários outorgados aos “*que exercitam os grandes cargos da Coroa, certos Tribunais, certos Eclesiásticos da primeira ordem, os Embaixadores e Ministros Estrangeiros e ultimamente toda a Corte*”, foram vistos como uma porta aberta para os privilegiados contrabandear produtos, já que eram isentos de vistoria. Fundados na autoridade que exercem esses privilegiados, suas isenções e distinções provocaram competição desleal, contribuíram para fraudes e ainda que o Rei recebesse “*o maior prejuízo por estas isenções e Decretos, esse não é o maior*”. Para o autor de um escrito de 1757, o maior problema que acarreta os privilégios alfandegários “*é o prodigioso número de mercancias que entra em Portugal debaixo do nome de El Rey, da Senhora Rainha, Infantes, Cardeais, Patriarca, Inquisição, Ministros Estrangeiros, e de certos Tribunais, e Ordens Monasteriais*”⁷⁹, ou seja, isentas e revestidas de proteção.

Sebastião da Rocha Pitta afirmou que os “*direitos de todos os referidos gêneros nas alfândegas do reino, o rendimento de ouro nas minas e do estanco do tabaco em Lisboa, os contratos anuais e trienais por toda a nossa América, os dez por cento*” e mais todas os direitos senhoriais, além das taxas sobre “*os escravos que se vão buscar à costa de África e os daqueles que se despacharam para as minas*”; todos esses rendimentos conjuntamente “*importam à Fazenda Real um considerável número de milhões*”. Desse montante uma grande parte se despende na manutenção do próprio Império investidos em “*soldos, ordenados, côngruas, aposentadorias, mercês ordinárias, missões, ajudas de custo, esmolas, naus de guarda-costas e fortificações, luzindo em tudo a majestade, grandeza e liberalidade do nosso Augusto Monarca*”⁸⁰. Porém, nem só Rei e o Império enriqueceram e se mantiveram com o comércio e, em partes e conseqüente com as alfândegas, mas também homens de negócio cientes que a cada nova frota, novas possibilidades de enriquecimento com o comércio colonial surgiam.

Dos aspectos relacionados ao funcionamento da alfândega que importam ao nosso objeto de estudo, resumimos da seguinte forma: primeiro, embora todas as capitanias do Norte do Estado do Brasil tivessem a prerrogativa da existência de alfândega, somente as capitanias de Pernambuco e em menor medida, a da Paraíba possuíam estruturas de funcionamento para o comércio atlântico com Portugal e portos negreiros na África. Segundo, a criação do contrato da Dízima das alfândegas de Pernambuco e Paraíba em 1711 gerou um novo rendimento para essas capitanias, no entanto, por decisões reais, a partir de 1723 o contrato da Dízima de ambas as Capitanias passou a ser arrematado conjuntamente, tendo provocado acirramento de disputas econômicas e políticas entre

⁷⁹ Autor anônimo. *Ideia do que são as Alfândegas e do proveito ou prejuízo que causam ao Estado, bem ou mal administradas*. Paris, 11 de agosto de 1757. Manuscrito. ANTT, Ministério do Reino, mc. 999, cx. 1.122.

⁸⁰ Sebastião da Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*. Lisboa: Officina de Joseph Antonio da Sylva, 1730, p. 139.

as instâncias de governo e provisão de ambas as capitanias. Por fim, a criação desse contrato e sua gestão ocorrer pelas mãos de negociantes do Reino provocou certas distorções nos negócios e práticas comerciais, como o uso do privilégio dentro das alfândegas.

Desses pontuais aspectos analisados sobre o funcionamento das alfândegas de Pernambuco e Paraíba e sua relação com as práticas do Antigo Sistema Colonial no século XVIII, resta discutir o problema da navegação mercantil e a questão das frotas do Norte do Estado do Brasil.

Um registro inglês sobre o melhoramento do porto de Pernambuco da segunda metade do século XIX nos relevou a percepção dos negociantes ingleses sobre o comércio de produtos do Brasil naquele período, ao afirmarem que os *“países contíguos ao Oceano Atlântico do Norte, de um lado os da Europa, e do outro o dos Estados Unidos constituem os grandes centros ou Colmeias da indústria fabril”*. Diferente eram as demais nações do mundo, entre elas os vastos continentes da América do Sul, *“tornam-se o mercado ou empório aos quais aquelas vastas manufaturas tem de ser levadas para serem vendidas e empregadas”*, conduzindo em troca, *“matéria bruta, e um sem número de artigos de necessidade e luxo, indispensáveis para a manutenção e suprimentos das grandes lojas do mundo”*⁸¹.

O volume de produtos, numerários e créditos transacionados na praça do Recife, o movimento do seu porto e o funcionamento da alfândega ganham expressão ao analisarmos o transporte atlântico de mercadorias. O sistema de frotas e os dados sobre composição e volume das embarcações nos auxiliam a entender o papel da praça comercial, dos negócios e da alfândega do Recife no processo colonizador e na articulação entre Pernambuco e o Norte do Estado do Brasil. O monopólio indireto ou as especificidades da região colonial em tela, configura-se nos próprios aspectos da colonização através de elementos monopolizadores do comércio, como o escoamento obrigatório pelo porto e a taxaço na alfândega de Recife, mas também pelas características particulares das frotas e navios soltos que levavam e traziam produtos e negociações ao Norte do Estado do Brasil.

O Marquês de Pombal apontou, a partir do exemplo inglês, que *“a navegação mercantil é a base da marinha, o fundamento do Estado e a fonte donde se derivam as riquezas dos povos”*, sendo, portanto, o problema dos transportes e da navegação atlântica um relevante aspecto da colonização mercantil. De acordo com as observações de Rocha Pitta, *“saem da nossa América Portuguesa para todos os portos do Reino em cada um ano cem navios, umas vezes com maior, outras com menos carga”*, porém, somando todas as frotas da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, teríamos elevados números: *“carregam vinte e quatro mil caixas de açúcar de mais de trinta*

⁸¹ John Blount; Henry Law. *Memória para o melhoramento do porto de Pernambuco*. Londres: Waterlow and Sons, 1856, p. 4. Fernand Braudel afirma, ao comentar a obra de Caio Prado e pensando na industrialização brasileira do século XX, que é contra *“qualquer explicação da indústria brasileira que, como indica [Caio Prado], não considere suas curiosas origens”*, e nos coloca um questionamento: *“mais do que um nacionalismo econômico, não foi a instável política alfandegária que originou uma indústria artificial, sem perspectiva de conjunto e que ainda se ressentia do passado?”*. A questão proposta pelo historiador francês nos coloca frente a problemática dos portos e das alfândegas, tema pouco trabalhado e discutido na historiografia brasileira. Fernand Braudel. No Brasil: dois livros de Caio Prado Júnior. *Praga: estudos marxistas*, vol. 8. São Paulo: HUCITEC, 1999, p. 135.

arrobas cada uma; mais de três mil feixes de seis e de oito, e de duas mil caras de arroba; dezoito mil rolos de tabaco de oito até dez arrobas; cem mil meios de sola; cinco para seis mil couros em cabelo". Das minas para o litoral, "*muitos milhões de ouro em pó, barras e moedas*". Levavam-se também à Lisboa do Estado do Grão-Pará e Maranhão, "*âmbar, bálsamo, cravo, cacau, baunilha, gengibre, canela, algodão, anil, óleo de copaíba, madeiras de valor etc*". De Pernambuco "*portentosos lenhos, admiráveis na medida, na fortaleza e na incorrupção*", pelo que se fabricavam naus, "*soberbos galeões*", além de frotas especializadas em açúcares, couros, pau-brasil e já na segunda metade do século XVIII, frotas de algodão⁸².

Em que pese esses aspectos da produção, comércio e transporte de produtos apresentados por Rocha Pitta, Vitorino Magalhães Godinho havia destacado a importância das frotas para se entender o "*conjunto econômico atlântico*", no entanto, sem deixar de lado as especificidades das frotas em cada praça. Primeiro, "*porque o açúcar do Brasil não explica tudo, como também o ouro do Brasil não explica tudo durante o século XVIII*" e, pensando especificamente ao nosso objeto de estudo, concordamos com o historiador ao declarar que o couro, por exemplo, "*representa um papel muito importante no Atlântico do século XVIII e o seu volume, se não o seu valor, é comparável ao do açúcar*". "*As frotas provenientes do Norte brasileiro são, até certo ponto, frotas do couro*". Sendo assim, as frotas do Brasil setecentistas demonstram a "*especialização econômica das diversas regiões donde provêm*"⁸³.

O negócio das frotas

As questões em torno do regime de frotas e o comércio atlântico aparece na historiografia brasileira com Roberto Simonsen analisando o registro das frotas de 1749 e já tratando das frotas divididas por regiões da colônia⁸⁴. Virgílio Noya Pinto sistematizou "*resumos das cargas das frotas*", extraídas da "*correspondência enviada de Lisboa a Versalhes pelos representantes franceses nos anos de 1697 a 1766*", afirmando o autor não ter sobrevivido essa documentação ao

⁸² Sebastião José de Carvalho e Mello. *Relação dos gravames que ao comércio e vassallos de Portugal se tem inferido e estão atualmente inferindo por Inglaterra, com as infrações que dos pactos recíprocos se tem feito por este segundo Reino assim nos Atos de Parlamento que publicou como nos costumes que estabeleceu e nos outros diversos meios de que se serviu para fraudar os tratados do comercio entre as duas Nações*. In: _____. *Escritos econômicos de Londres, 1741-1742*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 1986, p. 38 e Sebastião da Rocha Pitta. *História da América Portuguesa*, p. 138-139.

⁸³ Vitorino Magalhães Godinho. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). In: _____. *Ensaio sobre a história de Portugal*. Vol. 02. Lisboa: Sá da Costa, 1968, p. 293-315. Citações p. 298-299 e 308.

⁸⁴ Roberto Simonsen. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969. (1ª ed. 1937). Cf. notadamente as pág. 360-384. Ver também: José J. de Andrade Arruda. Frotas de 1749: um balanço. *Varia História*, vol. 21, Belo Horizonte, jul./1999, p. 190-205.

terremoto de 1755 em Portugal⁸⁵. O autor destaca a diversificação de produtos no século XVIII que aparece nos mapas de carga das frotas, notadamente, nas frotas de Pernambuco, o couro e o algodão. José Godoy também se debruçou sobre as frotas mercantes, apresentando uma compilação de dados sobre as mesmas e preenchendo outras lacunas nos dados apresentadas por Virgílio Noya⁸⁶.

A história do sistema de comboios e frotas como uma instituição imperial portuguesa implementada na carreira do Brasil está diretamente relacionada à história de Pernambuco. Diferentemente da navegação na carreira da Índia⁸⁷, antes de 1645 as embarcações recebiam licenças por parte da Coroa para realizar seus negócios no Brasil, sem a obrigatoriedade de saírem comboiadas por naus de guerra e em sistema de viagem coletiva, ou seja, em frotas. Somente a partir de 1645 é que esse sistema passa a ser implementado e utilizado na carreira do Brasil, tendo existido, com recuos e pouca homogeneidade no trato, até aproximadamente 1765 para todo o Brasil.

Mesmo que não possamos afirmar que a implementação do regime de frotas para América portuguesa advém de uma imitação do sistema de frotas e galeões espanhóis atuantes desde o século XVI, é preciso não esquecer que o funcionamento desse regime de navegação surge, tanto na Espanha como em Portugal, como uma solução para combater a pirataria e as disputas bélicas no mar. A partir de 1561, o sistema das flotas y galeones espanhóis, que perduraria por mais de duzentos anos, consistia na seguinte organização: a frota destinada a Nova Espanha saía anualmente de Sevilla, por volta de março e abril, e aportava três meses mais tarde em Veracruz. Em julho, partia também de Sevilla a frota dos Galeones ou de Tierra Firme, para a América do Sul. A partir de fevereiro do ano seguinte, a frota da América Central e os galeões da América do Sul reuniam-se em Cuba, com o “*objetivo prioritario garantizar la protección en el viage de retorno de los tesoros americanos*”⁸⁸.

⁸⁵ Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio Anglo-Português*, p. 119-184. Citação p. 120.

⁸⁶ José E. P. de Godoy. Relação das frotas mercantes. In: _____. *Naus no Brasil colônia*, p. 69-133.

⁸⁷ De acordo com uma lei sancionada por D. Sebastião em 3 de novembro de 1571 para as viagens a Goa, “*além de obrigar o navio a viajar provido de armas, marcava o período de sua partida...estabelecendo ainda um mínimo de quatro embarcações por frotas. [...] As frotas permitiam melhor defesa em caso de acontecimentos pelo piratas. [...] Na Carreira da Índia, particularmente, a frota representava um fator indispensável para o êxito da viagem*”. José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*, p. 150.

⁸⁸ Josep M. Delgado Ribas. *Dinámicas imperiales (1650-1796)*. España, América, y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español. Barcelona: Bellaterra, 2007, p. 46 e Mário Maestri. *Mar del Prata*. Dominação e autonomia no Sul da América. Argentina, Brasil, Uruguai. (1810-1864). Porto Alegre: FCM, 2016, p. 24.

Um ensaio desse sistema de frotas comboiadas foi realizado pela primeira vez no Brasil na torna viagem entre Bahia e Lisboa em 1645, sob o comando de Salvador de Sá, no contexto da restauração portuguesa ao domínio batavo no Estado do Brasil⁸⁹. Entre 1645 a 1654 muitos foram os processos e eventos que marcaram a retomada da colonização portuguesa do Brasil. Por um lado, quando insurgem em Pernambuco os movimentos contra os holandeses, recrudescem variadas ações na Europa por parte de ambas as cortes, diplomatas e negociantes portugueses e holandeses. Da mesma forma os sócios e investidores da WIC buscavam manter a do território conquistado no Brasil, fosse nos debates internos da Companhia, fosse nas investidas bélicas contra os colonos e portugueses no Norte do Estado do Brasil.

Do lado da corte portuguesa, desde a ascensão de D. João IV, houve relevantes ações diplomáticas a fim de reestabelecer a paz com Holanda e retomar o controle da área de forma pacífica. Sem querer pormenorizar aqui os fatos e debates ocorridos naquela altura, é preciso lembrar a famosa e controversa atuação do Pe. António Vieira que viu na entrega de Pernambuco uma solução plausível para o conflito: “*damos Pernambuco aos holandeses, e não dado, senão vendido pelas conveniências da paz*”⁹⁰.

Foi a continuidade da guerra que permitiu a “*abertura dos pequenos portos nordestinos, proezas essenciais ao escoamento do açúcar para o reino e ao financiamento do esforço de guerra*”⁹¹. Como afirmou Leonor Freire, foi o interesse dos negociantes lisboetas em voltarem a controlar o tráfico atlântico do açúcar e das investidas bélicas dos lusos-brasileiros que permitiu o escoamento do açúcar e, portanto, o retorno de capitais e investimentos, que se criou um ambiente de disputas e debates entre os negociantes e a diplomacia portuguesa. Os negociantes não aceitavam entregar Pernambuco e o negócio do açúcar aos holandeses e, como contra proposta ao defendido pelo Pe. Antônio Vieira, viria a ser instituída a Companhia Geral do Comércio do Brasil: “*os homens de negócio não quiseram desistir de Pernambuco*”⁹².

⁸⁹ Charles Boxer. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. São Paulo: Editora Nacional/EDUSP, 1973, p. 195-208.

⁹⁰ *Papel que fez o Padre Antônio Vieira a favor da entrega de Pernambuco aos holandeses, 1648*. In: Antônio Vieira. *Escritos históricos e políticos*. São Paulo: Martins Fontes, 1995, p. 352. Em 1640, numa pregação na Igreja N. Sr.^a da Ajuda em Salvador, o Pe. Vieira clamou veemente a deus que salvasse Salvador dos holandeses, pois sendo a ‘cabeça do Estado do Brasil’, com sua salvação poderia se restituir posteriormente o restante do Império. Se mesmo assim deus não permitisse, “*entregai aos holandeses o Brasil*” pois assim tudo estaria perdido. É possível, portanto, que o Pe. Vieira entendesse que entregar Pernambuco seria uma pequena conta a se pagar, desde que não se conquistasse a Bahia como um todo e Salvador em particular, pois assim estariam perdidas as possibilidades de recuperar o Império. Pe. Antônio Vieira. *Sermão pelo bom sucesso das armas de Portugal contra as de Holanda, 1640*. Eugênio Gomes. (Org.). *Vieira, Sermões*. Vol. 11. Rio de Janeiro: Agir, 1975, p. 30.

⁹¹ Leonor Freire Costa. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil*, vol. 01, p. 477-478; Gustavo de Freitas. *A Companhia Geral de Comércio do Brasil*, p. 23; Virgílio Noya Pinto. *O ouro brasileiro e o comércio Anglo-Português*. p. 133

⁹² Leonor Freire Costa. *Pernambuco e a Companhia Geral do Comércio do Brasil*. *Penélope*, n.º 23, 2000, p. 54.

Reunido o capital necessário, em 1649 fundou-se a primeira Companhia de Comércio do Brasil a fim de retomar o controle do negócio atlântico do açúcar e defender as naus que vinham do Brasil. Ocorre que, ao fim da elaboração dos planos de funcionamento da Companhia, ainda em 1642, o Procurador da Fazenda e mais tarde diretor, Pedro Fernandes Monteiro, apresentou à Coroa um plano diretivo para o funcionamento da instituição. Incluía, entre outras questões, que se eliminasse da navegação portuguesa atlântica as pequenas caravelas, substituídas por navios de grande arqueação e que viajassem em regime de frotas comboiadas. “*O principal intento deste assento é introduzir Sua Magestade navios de força no comércio daquela Capitania para que os moradores dele recebam os socorros necessários e mandem seus açúcares ao Reino com mais segurança*”, afirmou o Marquês de Niza em 1648⁹³. Essas mudanças no perfil do transporte atlântico seriam necessárias para um maior escoamento do açúcar, uma vez que, embora as caravelas fossem ágeis na fuga, suportavam pouca tonelagem. A segurança da navegação seria garantida não pela capacidade de fuga dos navios, mas pelas esquadras armadas e bem apetrechada de artilharia marítima.

Num parecer apresentado por Pedro Fernandes Monteiro em 1654 sobre a continuidade do funcionamento da Companhia, esta realizou um balanço sobre o sistema de comboios e concluiu que “*não se pode negar o benefício que se recebeu nos comboios que a Companhia fez do Brasil a esta cidade [Lisboa], trazendo a esta em paz todos os navios do Reino*”. Afirmou também que outras comunidades mercantis, como os genoveses, passaram a adotar, por imitação da Companhia, “*comboiar seus navios*”, pois acreditavam que mesmo que tendo falhas o sistema, “*menos mal será sofrerem os vassallos alguma moléstia pelo o comboio se conservar, do que ficarem perdidos não havendo*”⁹⁴.

Em 1654, foi assinado o tratado de Westminster, que pôs fim à guerra e levou o “*Brasil holandês à capitulação*”⁹⁵, sendo a terceira frota da Companhia o que permitiu a recuperação dos investimentos e capitais oriundos do negócio do açúcar e possibilitou o financiamento para as investidas bélicas portuguesas. Em que pese as sucessivas vitórias dos colonos e reinóis em Guararapes e além, esse cenário de disputas de mercado também esteve atrelado às questões diplomáticas enfrentadas nas duas cortes (Portugal e Holanda) até os interesses dos negociantes portugueses e dos acionistas das duas companhias holandesas (WIC e VOC).

⁹³ Consulta do Marquês de Niza. Paris, 26 de novembro de 1648. In: Charles Boxer. As primeiras frotas da Companhia do Brasil à luz de três documentos inéditos (1648-1652). *Anais do IV Congresso de História Nacional*. Vol. 05. Rio de Janeiro: IHGB/Imprensa Nacional, 1950, p. 310.

⁹⁴ Parecer de Pedro Fernandes Monteiro a duas consultas do Conselho de Estado, 1654. BA, 50-V-35, fls. 119-130v. Transcrição em Leonor Freire Costa. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil*, vol. 02, p. 20; 37.

⁹⁵ Evaldo Cabral de Mello. *Olinda restaurada*. Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654. Rio de Janeiro: Editora 34, 2003, p. 69.

Por um lado, a carreira do Brasil e o negócio do açúcar eram mantidos por uma série de investidores em distintas áreas do globo, o que colocou os negociantes portugueses que comandavam o transporte atlântico e parte do tráfico, numa situação difícil com seus respectivos investidores e credores. Por outro lado, teve relevâncias as disputas enfrentadas entre os próprios acionistas das duas companhias holandesas. Como apontou D. Luís da Cunha, “*depois da nossa feliz Restauração recuperámos as capitanias que nos tinham tomado no Brasil, esta vantagem se deve de alguma sorte aos ciúmes, que a sua Companhia Oriental concebeu da Ocidental, prevalecendo entre eles (como de ordinário acontece) o interesse particular de uma poderosa corporação ao comum de todo o Estado*”. Além da “*desconfiança que este teve dos vastos desígnios do príncipe Maurício de Nassau, que então governava o Brasil, para lhe não mandar os socorros que lhe pedia*”⁹⁶. Obviamente que se os holandeses não tivessem sofrido derrotas e baixas do seu contingente armado no Norte do Estado do Brasil, teriam mobilizado investimentos bélicos para continuar na guerra.

O que chamamos atenção é que essas disputas de mercado e poder entre as companhias holandesas acabaram gerando empecilhos para novos financiamentos por parte das Províncias Unidas para a recuperação de Pernambuco, isso porque, para além da guerra nas possessões americanas, desdobrava-se outra guerra entre as duas potências noutra parte do mundo, “*aonde os combatentes igualmente puderam ufanar-se de terem suportado moléstias e trabalhos iguais*”, que foi “*à peleja nos matos e brenhas da Ilha de Ceilão travada desde 1638 até 1658 (com pequeno intervalo) entre portugueses, holandeses e Chingalas*”. Por parte da Companhia Oriental temia-se que a Companhia Ocidental controlasse, além da carreira do açúcar com a tomada de Pernambuco, o mercado da canela proveniente da Ilha de Ceilão, tornando-a demasiadamente poderosa. A partir de 1653, o governo e parte da diplomacia portuguesa acabaram deixando de lado a oferta de Pernambuco e resolveram entregar aos holandeses as praças portuguesas perdidas no Oriente. “*Quando, afinal, uma paz definitiva foi concluída entre as Províncias Unidas e Portugal em junho de 1669, a perda de Pernambuco foi oficialmente reconhecida pelos Estados-Gerais, e a de Ceilão pela Coroa Portuguesa*”⁹⁷.

Os mercados e capitais que moviam crédito para as rotas do açúcar e da canela nas quatro partes do mundo marcaram a geografia portuária e a economia dos transportes no Estado do Brasil. Quando em 1649, a Coroa portuguesa adotou o sistema de comboios para as frotas que seguiam da

⁹⁶ D. Luís da Cunha. *Instruções políticas* [1736], p. 212.

⁹⁷ Charles Boxer. *Reflexos da Guerra Pernambucana na Índia Oriental, 1645-1655*. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1957. (Separata do Boletim do Instituto Vasco da Gama), p. 2; 36.

colônia para o Reino, reforçou e consolidou todo um sistema de escoamento por terra e rios, que deveriam seguir aos portos de onde saíam as frotas: Rio de Janeiro, Salvador e Recife.

As características dos portos atlânticos, ou seja, comércio direto e alfândegas equipadas, e o sistema de frotas, embora abolido em 1765 para o Rio de Janeiro e Bahia, mas na prática somente encerrado no Norte do Estado do Brasil com o fim da CGPP em 1780, consolidou um longo processo histórico e manteve a preeminência do porto do Recife. Evaldo Cabral afirma que esse quadro de eventos e processos relacionados ao comércio direto e o estabelecimento do regime de frotas permitiu que Recife tornasse-se a ‘praça’, *“o entreposto que dominava uma região de fronteiras razoavelmente estáveis, que iam além ou ficavam aquém das jurisdições administrativas formais, mediante a cumplicidade de outras aglomerações urbanas, suas sócias menores”*. O resultado dessa permanência de frotas e portos atlânticos não se restringiu às dinâmicas mercantis, mas criou toda *“uma hierarquia social, formada do núcleo representado pela mata pernambucana com seu grande produto de exportação, o açúcar”*, juntamente *“com os produtos ancilares a cargo de uma camada de pequenos proprietários livres; e da periferia constituída a oeste, norte e sul pelas áreas colindantes, especializadas na pecuária ou na agricultura de subsistência”*⁹⁸.

As frotas do açúcar, da madeira, do couro e do algodão

Em 1765, João da Costa de Atayde, Capitão de Mar e Guerra do navio real Nossa Senhora do Monte Carmo, alertou a todos os capitães dos navios mercantes que saíram na frota de Lisboa para Bahia, que para se alcançar *“o bom sucesso da viagem devemos cumprir com os preceitos Divinos, e com as ordens de S. Magestade; por quanto recomendo muito aos Capitães dos Navios”*. De acordo com as *“Ordens e sinais para o Governo da Frota”* de 1765, frota essa que provavelmente foi uma das últimas do antigo regime de frotas instituídas no século XVII, todos os capitães de navios deveriam obedecer as normas de navegação em boa ordem, respeitando as distâncias entre os navios e tendo conhecimento de todos os sinais utilizados. Vigilância e ciência eram imprescindíveis para que a organização dos navios em comboio, guiados pela esquadra e nau, possibilitasse o sucesso das frotas⁹⁹. *“Findo o tempo de Vossa demora vos tratarei achar preparado*

⁹⁸ Evaldo Cabral de Mello. *A ferida de Narciso*. Ensaio de História Regional. São Paulo: SENAC-SP, 2001, p. 53.

⁹⁹ *Ordens e sinais para o governo da frota, que neste presente ano de 1765 há de comandar para a Bahia em o navio de S. Magestade Nossa Senhora do Monte do Carmo, João da Costa de Atayde, Capitão de Mar e Guerra*. [Lisboa, 1765], p. 3-4. BBGJM, nº de localização: BB 2 e. Para uma visão geral do preparo de uma nau, aspectos sobre a tripulação necessária, processos de embarque e desembarque, reparos dos navios e um sem número de detalhes sobre a navegação na Carreira do Brasil, ver: Lucy Maffei Hutter. *Navegação nos séculos XVII e XVIII rumo Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2005. Um curioso relato sobre o navio N. Sr.^a do Bom Conselho que partiu de Lisboa na frota do Rio de Janeiro em 1753 nos dá a devida ciência sobre os cuidados do preparo do

de tudo que o for necessário para seguir viagem, o qual o farei em direitura a este Porto”. A viagem de retorno das frotas era a viagem mais arriscada. Ao mestre cabia ter plena ciência e controle dos “*Conhecimentos e Livros pertencentes ao Registo do que vier dentro dos cofres, se há de declarar os números, marcas e quantias*”, além do que segue nas próprias naus. Dentro do cofre da Nau de Guerra, ou seja, da nau de comboio da frota, deveria viajar “*todo o ouro que for em pó, folheta ou barra, lavrado em peças grosseiras ou delicado feitio, todos os diamantes e outras pedras preciosas*”¹⁰⁰, tudo sobre o cuidado do seu Comandante e Oficiais.

De acordo com os registro das frotas assentados na Junta do Comércio e as informações constantes numa descrição anônima de 1790, foram entre os anos de 1741 a 1766 que “*as frotas entraram a ser mais regulares*” em todo o Estado do Brasil. No caso da Bahia, por exemplo, a frota de 1739 compreendeu o transporte das safras de 1735 a 1739, sendo que somente a partir da frota de 1741 é que as frotas passaram a ser “*certas, fixas e permanentes*”¹⁰¹.

A produção do açúcar, a extração do pau-brasil, o manejo do couro e a colheita do algodão em maior ou menor medida, juntamente com as características da navegação à vela, acabavam acompanhando o tempo de chegada e partida das frotas e, por sua vez, as frotas acabavam influenciando no tempo do escoamento, da pesagem, da selagem e do armazenamento desses produtos nos armazéns da Alfândega de Recife. “*É muito provável que aqueles agricultores do açúcar em o ano da expedição da antecedente frota, como era de costume [...], logo entrassem a dispor as plantações do açúcar, para também disporem e segurarem a safra do subseqüente ano*”. Essa contínua plantação da cana e produção do açúcar, ou seja, cultivo da terra e funcionamento dos engenhos, influía também no despacho das frotas que “*com estabelecimento de tempo certo pudesse abranger o transporte do açúcar*”¹⁰².

Em 1733, os moradores da Capitania de Pernambuco argumentaram ao rei que o mês de abril era “*o tempo mais oportuno em que ali é conveniente chegar*” as frotas, pois os engenhos estavam adiantados na produção. Ademais, era preciso dispor de “*carros e escravos*” para conduzir os produtos à praça de Recife e, portanto, uma vez que eles cheguem ao porto, três meses de

navio e da viagem no sistema de frotas. *Relação do destino que aconteceu ao Navio N. Senhora do Bom Conselho*. Lisboa: Officina de Domingos Rodrigues, 1753. Impresso. BNP.

¹⁰⁰ *Regimento para a Frota de Pernambuco de 1757*. Belém, novembro de 1756. Manuscrito. AHU, Livros do Brasil, cód. 412, p. 07-10.

¹⁰¹ *Livro de lembranças das entradas e saídas das frotas portuguesas, e de outros navios para a América e Estados da Índia, 1739-1766*. ANTT, Junta do Comércio, liv. 74 e *Discurso preliminar, histórico, introdutivo, com natureza de descrição econômica da Comarca e da Cidade da Bahia, 1790*. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVII, 1905. Rio de Janeiro: Officina Typographica da Bibliotheca Nacional, 1906, p. 305.

¹⁰² *Discurso preliminar, histórico, introdutivo, com natureza de descrição econômica da Comarca e da Cidade da Bahia, 1790*. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVII, 1905. Rio de Janeiro: Officina Typographica da Bibliotheca Nacional, 1906, p. 301-306.

permanência era pouco tempo, pois “*havendo abundância de chuvas se alagam quase todos os caminhos que servem de passagem aos carros, que conduzem as caixas, que é a metade pouco mais ou menos das que se fabricam*”. Isso porque a outra metade se conduzia em barcos e sumacas “*que navegam por aquela costa do mar*”, suscetíveis aos ventos e as intempéries. Sendo assim, os negociantes do Recife pediam que a frota saísse de Lisboa nos fins de fevereiro “*sem prazo certo de demora*”¹⁰³.

O tempo das frotas também incidia sobre a qualidade dos produtos. Quanto mais tempo os açúcares permaneciam nos armazéns, mas eles caíam de qualidade do fino ao redondo; os couros apodreciam e o pau-brasil mudava suas características pelo processo natural da oxirredução e secagem das fibras. “*E isto é justamente o que esta sucedendo com as Frotas. Porque os Tabacos apodrecem inteiramente e os Açúcares degeneram-se*”. A relevância da “*regularidade da partida, torna viagem e carregação das Frotas do Brasil*” foi objeto de legislação do Estado, como foi o caso de uma lei de 1755 que emitiu uma espécie de regimento sobre o tempo das frotas e as ações que os capitães dos navios mercantes deveriam tomar para minimizar esperas nos portos¹⁰⁴.

Uma viagem em frotas Recife-Lisboa durava, em média, 75 dias. A maioria dos navios das frotas da primeira metade do século XVIII oriundas de Recife, davam entrada em Lisboa a partir da segunda quinzena de julho até meados de agosto. As frotas eram compostas, em média, por 28 a 30 navios e logo que as naus davam entrada nos mares do Reino de Portugal, parte seguia para o Porto. Em média, aproximadamente 6 eram do Porto. As frotas eram compostas de naus mercantes e sua esquadra. A esquadra da frota era formada e guiada pela ‘nau de guerra do comboio’, acompanhada por mais três navios mercantes que faziam o papel cada uma de nau capitania, nau almirante e nau fiscal, disposta no mar como uma espécie de losango e estando no centro as naus mercantes. Foi registrado na Gazeta de Lisboa em 1715 a entrada de “*quatro naus de guerra de 66 a 74 peças que S. Magestade mandou comprar a Holanda*”. Nas frotas de 1740, por exemplo, a frota de Pernambuco chegou em Lisboa formada por 37 navios mercantes e uma nau de guerra. Já da Bahia era formada por 38 navios mercantes, no entanto, a esquadra era formada por duas naus de guerra. A do Rio de Janeiro era a menor frota naquele ano e a mais guarnecida: 26 navios mercantes e uma esquadra de 3 navios de guerra¹⁰⁵. Os navios de guerra que comboiavam a frota eram apetrechados

¹⁰³ Carta dos oficiais da Câmara do Recife ao Conselho Ultramarino sobre o governo das frotas. Recife, 04 de julho de 1733. AHU, Pernambuco, cx. 47, doc. 4.184.

¹⁰⁴ Espírito da lei ordenada a fazer o comércio e a navegação da Bahia, Rio de Janeiro e dos mais Domínios Ultramarinos de Sua Magestade, onde não há Privilégios exclusivos livres, e arbitrários aos Vassalos do mesmo Senhor, para se cultivarem por Navios soltos e de giro sem sujeição das Frotas, c. 1768. Manuscrito. Sem autor. ADB, Manuscritos, cota nº 895-40 e Lei sobre a regularidade das frotas do Brasil. Salvaterra dos Magos, 25 de janeiro de 1755. Impresso. Acervo da BNP.

¹⁰⁵ Quinta feira, 11 de novembro de 1715, Gazeta de Lisboa, n. 45, p. 359 e Livro de Entradas e saídas das frotas portuguesas e de outros navios para a América e Estados da Índia, 1739-1763. Manuscrito. ANTT, Junta do Comércio, liv. 74, p. 2-4.

de artilharia e além de guiar a frota, eram as naus que conduziam o ouro, a prata, as pedras preciosas, as moedas e as letras enviadas à Lisboa. Por esse motivo as frotas mais ao sul do Brasil tinham maior esquadra para conduzir o ouro das gerais e por vezes o produto das negociações com os espanhóis no extremo sul, a prata.

Os encargos das naus de guerra eram custeados com as taxas cobradas pelos Direitos de Comboio. Quando da criação do regime de frotas em 1649, foi delegada a Companhia do Brasil a incumbência de organização das frotas. No entanto, com a sua extinção e o passar dos anos, os custos eram pagos pelos negociantes quando do fretamento das naus e dos mestres e proprietários que enviavam as naus mercantes na frota. Outro importante tributo para o custeamento dos comboios adveio do 1% do ouro trazido do Brasil instituído a partir de 1720, como analisou Leonor Freire Costa¹⁰⁶.

Navios que viajavam fora das frotas eram considerados pelos homens de negócio de Lisboa e o Conselho Ultramarino um grave problema. “*Navegando do porto desta cidade [Lisboa] para o do Rio de Janeiro de 25 até 30 navios, havendo naquele porto somente carga para 4 ou 5, é evidente fica o grande prejuízo que se causaria ao comércio o virem descarregados os ditos Navios a esse Reino*”. Portanto, para o Conselho Ultramarino o Rei deveria proibir ou pelo menos restringir os Navios Soltos, posto que a frota acabava favorecendo a navegação mercantil portuguesa de forma mais ampla. Em 1739, o requerimento dos homens de negócio e o parecer do Conselho Ultramarino foram atendidos pelo Rei e ficou proibido os navios soltos, “*só no caso em que por algum acidente se retarde a partida da frota*”, podendo o Conselho Ultramarino conceder licença depois de ouvidos os homens de negócio de Lisboa representados na Mesa do Bem Comum¹⁰⁷.

Assim como havia um contratador para cobrança da Dízima da Alfândega dos Navios em Frota, foi também instituído o contrato para a Dízima dos Navios Soltos no Brasil a partir de 1739. Viajavam, com licenças expedidas pela Coroa, navios fora da frota e em tempos diversos. Os chamados Navios Soltos podiam dar entrada na Alfândega do Recife a qualquer momento e,

¹⁰⁶ Leonor Freire Costa; Maria Manuela Rocha; Rita Martins de Sousa. *O ouro do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 2013, p. 30-32. No acervo do ANTT, no fundo das Alfândegas de Lisboa, identificamos e fizemos uma leitura dos Livros de Receita dos Comboios e percebemos ser uma cobrança por produto enviado nas embarcações e recolhidos para a Coroa. No entanto, dada a pouca uniformidade dos livros e as poucas informações, além do imposto mudar de estatuto com o fim das frotas, não conseguimos desenvolver a problemática, o que pretendemos desenvolver noutro momento. Ver: *Receita do Comboio*, 1757-1761; 1786-1791. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Alfândega Grande do Açúcar, Mesa Grande, Cobrança de Direitos, Receita do Comboio, livros 7136 (1757), 7135 (1758), 583/584 (1759), 585 (1760, incompleto), 586/587 (1761), 588 (1786), 590 (1787), 592 (1788), 593/594 (1789), 595 (1790), 597 (1791).

¹⁰⁷ *Consulta do Conselho Ultramarino sobre representação dos homens de negócio para a proibição dos navios soltos nos portos do Brasil*. Lisboa, 22 de novembro de 1738 e *Decreto pelo qual se proibiu a saída de navios soltos para os portos do Brasil*. Lisboa, 06 de abril de 1739. AHU, Rio de Janeiro Castro de Almeida, cx. 48, doc. 11.323-11.327.

portanto, a Coroa acabou criando um contrato separado do Dízima dos Navios em Frotas. Entre 1739 a 1755, foi arrematado esse contrato também no Conselho Ultramarino e contemplava as mesmas prerrogativas do Contrato da Dízima, com a diferença que a cobrança se restringia a navios que não viessem nas frotas.

O negociante lisboeta Francisco Ferreira Mascarenhas, por exemplo, detinha no ano do terremoto de Lisboa, ambos os contratos da Dízima da Alfândega de Pernambuco e Paraíba: navios em frota e navios soltos, o que alegou ter lhe gerado grande prejuízo com as perturbações na navegação mercantil daquele ano¹⁰⁸. Os próprios contratadores em Lisboa acabavam agenciando junto as instituições imperiais o despacho dos navios fora da frota, já que os beneficiava diretamente.

Os debates na Junta do Comércio na década de 1760 foram marcados pelo problema da 'formalidades das frotas' e sua regulamentação. De acordo com os pareceres emitidos nesses anos, baseando-se sempre em princípios que fossem "*convenientes e muito ajustados com os interesses do Reino e dos comerciantes dele*"¹⁰⁹, a Junta do Comércio apresentou uma série de motivações para a reorganização do sistema de frotas e não a sua imediata extinção, pelo menos naquele ano. De acordo com um parecer sobre a expedição da frota da Bahia de 1763, a Junta do Comércio argumentou que o sistema de frotas detinha uma "*importância política*", pois "*em que se estando a Bahia e seus distritos abarrotados de gêneros estrangeiros, se faz muito conveniente e ainda necessário, que na brevidade não esperada da expedição de Lisboa, se coíba a indiscreta liberdade dos carregadores e mãos negociantes*". Este sempre poderiam se empenhar "*infrutuosamente o comércio*", destruindo "*com precipício os prudentes e o crédito geral do Estado*"¹¹⁰. Ou seja, a liberdade comercial afetaria o equilíbrio de oferta de mercadorias europeias pelos portugueses.

Depois de todas as ingerências e problemas enfrentados com a navegação mercantil em frotas, chegava ao fim a obrigatoriedade daquele regime de navegação portuguesa para a carreira do Brasil em 1765. Os motivos para o fim do sistema foram arrolados no próprio decreto. Primeiro, perdiam-se os frutos coloniais em espera nos armazéns para despacho nas frotas; segundo, os créditos e pagamentos dos interessados e negociantes diversos no trato colonial se davam pelo tempo da frota e "*esperavam-se dois, três e quatro anos pelos seus pagamentos e retornos*". Terceiro, aproveitaram-se os colonos dos pagamentos e obrigações relacionados ao tempo das frotas

¹⁰⁸ *Mapa dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino*, 1641-1758. Vol. 01. Manuscrito. AHU, Contratos Reais, Cód. 1.296, p. 26 e *Requerimento de Francisco Ferreira Mascarenha ao rei D. João I*. Lisboa, 1756. AHU, Pernambuco, cx. 80, doc. 6.684.

¹⁰⁹ *Parecer da Junta do Comércio à Vossa Majestade, sobre o tempo que parece competente para a expedição da Frota do Rio de Janeiro*. Lisboa, 12 de julho de 1764. ANTT, Junta do Comércio, mç. 64, cx. 208.

¹¹⁰ *Parecer da Junta do Comércio sobre a expedição da Frota da Bahia, deste porto de Lisboa*. Lisboa, 10 de novembro de 1763. ANTT, Junta do Comércio, mç. 64, cx. 208.

para “*com tão longo espaços de tempo*” usarem de enganos e dolos nos pagamentos dos capitais alheios, provocando prejuízos num capital que podia ter “*girado nas praças de Lisboa e do Porto*”. E, por fim, os prejuízos desse capital creditício entregue nas mãos dos colonos e investido em engenhos e escravos, fizeram padecer muitos negociantes que a cada frota esperavam seus pagamentos e eram ludibriados pelas “*notícias de má fé dos seus correspondentes a esperarem a outra Frota ou Esquadra futura para os revogarem e os inibirem*”¹¹¹.

A ordem aboliu somente as frotas da Bahia e do Rio de Janeiro, ou seja, “*onde o comércio não se acha vedado por privilégios exclusivos*”, como era o caso das regiões de Pernambuco e Paraíba e Grão-Pará e Maranhão que estavam sob o controle de companhias monopolistas. A navegação estava livre a partir daquele momento, tanto entre os portos do Reino com entre os portos coloniais. Mesmo que os navios das Companhias citadas não viajassem mais em frotas, acreditamos que o decreto excluiu as regiões e os portos de destino para não provocar conflitos entre as prerrogativas de monopólio das companhias e a navegação mercantil atlântica. O fim do regime de frotas também acabou desobrigando a Coroa de manter, mesmo que com os custos pagos por taxas e emolumentos, as esquadras com naus de guerra para cada uma das frotas. Enviava, no entanto, a expedição de duas fragatas de guerra anuais a partir de 1766 para o “*transporte de todos os cabedais da Real Fazenda, e das partes que se acharem prontas*”, dando comboio as naus mercantes que assim quisessem e estivessem surtas nos portos prontas para sair. A Coroa se comprometeu também estabelecer Guardas-Costa, ou seja, uma navegação costeira próximo aos mares de Portugal continental que “*defendessem e segurassem das piratarías*” as naus mercantes¹¹².

Nossa hipótese é que o fim da obrigatoriedade das frotas também tenha sido uma estratégia do Marquês de Pombal para a criação de um mercado de seguros em Lisboa, já que aqueles que seguravam seus navios e carregamentos acabavam procurando as praças de Amsterdã ou Londres, por exemplo¹¹³. Com o fim da obrigatoriedade das frotas, resultou que os armadores, mestres e

¹¹¹ *Alvará de Lei de 10 de setembro de 1765 em que Sua Magestade há por bem abolir inteiramente as Frotas e Esquadras que até agora foram aos Portos da Bahia e Rio de Janeiro*. Lisboa, 10 de setembro de 1765. José Roberto Monteiro de Campos. *Systema ou Collecção dos Regimentos Reais*. Vol. 02. Lisboa: Officina de Francisco Borges Soifa, 1783, p. 121-123. Ver o registro da ordem no Conselho da Fazenda em ANTT, Arquivo do Arquivo, Aviso e Ordens, Mç 2, Documento 75.

¹¹² *Lei sobre o estabelecimento de fragatas de guerra pela Coroa*. Lisboa, 10 de junho de 1766. Impresso. BNP e *Representação da Junta do Comércio ao Rei sobre a precisa necessidade que há de Sua Majestade haver por bem de mandar sair as competentes Guarda-Costas para a segurança da Navegação Portuguesa contra os insultos dos corsários Argelinos*. Lisboa, 03 de abril de 1783. ANTT, Junta do Comércio, mç. 64, cx. 208.

¹¹³ Relacionar o fim das frotas com a criação de um mercado de seguros adveio da leitura de um documento produzido em 1792 sobre a inexistência de seguradoras associadas em Lisboa até aquele ano. Pretendemos num momento oportuno desenvolver a questão. Ver: *Consulta sobre pretenderem diversos Negociantes da Praça desta Cidade, a confirmação da denominação da Companhia permanente de Seguros em Lisboa, e das condições do seu estabelecimento*. Manuscrito. Real Junta do Comércio, Lisboa, 13 de setembro de 1792. Manuscrito. ANTT, Junta do Comércio, Livro 128, pág. 82-91. 59. De acordo com Kenneth Maxweel ao problematizar o papel do ouro e do aquecimento da economia colonial, entende que “*a abolição das frotas servia para facilitar o acesso dos produtos brasileiros aos mercados da Europa e aumentar sua competitividade, com a eliminação das longas*

proprietários de embarcações deveriam procurar formas de salvaguardar tanto os produtos europeus enviados, como os produtos coloniais trazidos. Foi o caso, por exemplo, de onze navios que em 1798 pediram licença a Junta do Comércio para saírem em frotas e comboiados por uma nau de guerra até Recife ou mesmo a nau mercante Harmonia que foi para Pernambuco “*competentemente armada*” de artilharia e pessoas com equipagens de guerra, o que denota certos rearranjos e adaptação da navegação mercantil com o fim da obrigatoriedade do regime de frotas, mas não o desuso do sistema de navegação conjunta¹¹⁴.

As frotas, mesmo com a lei de 1765¹¹⁵, só foram formalmente extintas no Norte do Estado do Brasil com o fim da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1780. Sendo assim, embora não deixemos de equacionar a navegação diferenciada que sucede pós 1765, trabalharemos com a noção de frotas e navios soltos para todo o período em análise no trabalho aqui desenvolvido¹¹⁶.

Ao analisar as listas das frotas, os mapas de cargas dos navios e os registros de entrada das embarcações oriundas de Pernambuco e atracadas em Portugal, constamos a variedade de produtos oriundos da região colonial que entravam nos registros alfandegários sobre o topônimo Pernambuco, mas que abrigavam nos lastros dos navios uma produção regional e pujante. Na primeira metade do setecentos, identificamos que as frotas são compostas, em sua grande maioria de açúcar, madeiras e couro, acrescidas do algodão em vultosas quantidades a partir da década de 1780.

Portugal dependia dos produtos oriundos do norte da Europa para abastecer a América e, em contrapartida, preencher os lastros dos navios com os produtos coloniais. Ocorre que o século XVIII, embora não se modificasse expressivamente os produtos que vinham de Lisboa, foi o século marcado pela especialização regional das frotas de torna viagem. Do Rio de Janeiro o ouro se destaca, assim como alguns pesos de prata e escudos de Buenos Aires; da Bahia o diferencial será o

esperas do velho sistema. Os produtores brasileiros receberam prontos lucros por seus investimentos e, conseqüentemente, tiveram aliviada sua posição devedora”. Kenneth Maxwell. *A devassa da devassa. A Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal, 1750-1808*. São Paulo: Paz e Terra, 2005. (1ª ed. 1973), p. 59.

¹¹⁴ *Autos que se formarão para se conhecer quais foram os Navios desta praça que acompanharão o Comboio, que saiu do Porto de Lisboa no dia 05 de maio, quais os que se separam*. Mesa de Inspeção de Pernambuco, Recife, 21 de julho de 1798. ANTT, Junta do Comércio, mç. 10, cx. 15 e *Despacho real em que se permite ao navio Harmonia fazer viagem para Pernambuco sem dependência do comboio, indo competentemente armado*. Palácio de Mafra, 29 de outubro de 1799. ANTT, Junta do Comércio, mç. 64, cx. 207.

¹¹⁵ *Alvará de Lei de 10 de setembro de 1765 em que Sua Magestade há por bem abolir inteiramente as Frotas e Esquadras que até agora foram aos Portos da Bahia e Rio de Janeiro*. Lisboa, 10 de setembro de 1765. ANTT, Conselho da Fazenda, Arquivo do Arquivo, Aviso e Ordens, Mç 2, Documento 75.

¹¹⁶ Manuel Joaquim Rebelo afirmou em 1795 que “*a sujeição de navegar em frotas com comboi de naus de Guerra, é de grande prejuízo ao comércio, e conseqüentemente à agricultura, e às manufaturas pela dilação, e embaraços das viagens que fazem crescidos os fretes*”. Manuel Joaquim Rebelo. *Economia política*, 1795. Lisboa: Banco de Portugal, 1992, p. 63. (Col. Obras Clássicas do Pensamento Econômico Português, nº 4).

tabaco; de São Luiz o cacau e de Pernambuco e todo o Norte do Estado do Brasil, consideráveis quantidades de açúcar, madeiras, couros e algodão¹¹⁷.

Os produtos do Norte do Estado do Brasil que davam entrada nos navios para o trato atlântico foram divididos em 5 categorias: açúcares, madeiras, couramas, algodão e numa só categoria, os secos, molhados e drogas. Na categoria açúcares encontram-se os tipos de açúcar por sua qualidade (branco fino, branco, redondo fino, redondo, redondo baixo e mascavado) e os tipos de acondicionamento (caixas, feixos, caras e barris). Nas madeiras a variedade tanto para arsenal naval e construção civil foi grande, com destaque para os toros e quintais de pau-brasil, além de aduelas e tábuas em geral. Na categoria couramas entravam os couros em cabelo, meios de sola, vaquetas e atanados divididos por unidades. O algodão em pluma ou em carroço, foi contabilizado em sacas ou em arrobas. Nos secos, molhados e drogas constam arrobas de arroz, goma de mandioca em almudes, barris de melaço e os água ardentes de cana, assim como drogas, resinas, ceras, papaconha, cocos e outros.

Como exemplo e de acordo com a documentação disponível, dividimos dois grupos de frotas, com três frotas cada, em duas décadas distintas a fim de analisar a composição dos produtos que vinham nelas. Esses mapas nos apresentam uma lista completa de todos os produtos que cada um dos navios daqueles anos levaram de Pernambuco, com uma singular diferença para os mapas do segundo grupo: apresentam o valor total das cargas e quanto cada navio transportou em réis. Esse tipo de informação não é comum, posto que os *Mapas de Cargas* ou registros alfandegários como os do *Marco dos Navios*, indicam quantidades e tipos dos produtos, tonelagem da carga, como nos mapas do primeiro grupo, mas só raramente o valor da carga.

No primeiro grupo, temos as frotas de 1756, 1757 e 1758, totalizando nos três anos 78 navios. Nos mapas de carga das três frotas não existe menção ao algodão. O destaque é para a quantidade de caixas de açúcar: 20.148 entre branco e mascado nos três anos. Como nesses mapas não existe o valor da carga e sim sua quantidade por unidades de caixas, toros de madeiras e

¹¹⁷ José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 210-212; _____. A prática econômica setecentista no seu dimensionamento regional. *Revista Brasileira de História*, v. 5, n. 10, mar./ ago. 1985, São Paulo, p. 147-156. Citações p. 147, 155. Carla Rahn Phillips. The growth and composition of trade in the Iberian empires, 1450-1750. In: James Tracy. (Edited). *The Rise of Merchant Empires*. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, 68-70. Manuel Nunes Dias. *As frotas do Cacau da Amazônia (1756-1777)*. Subsídio para o estudo do fomento ultramarino português no século XVIII. Lisboa: Congresso Internacional de História dos Descobrimentos, 1961. James Tracy. *The Rise of Merchant Empires*. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750. Cambridge: Cambridge University Press, 1993. Virgínia Rau. Subsídios para o estudo do movimento dos portos de Faro e Lisboa durante o século XVII. *Anais da Academia Portuguesa da História*, II série, vol. 05, Lisboa: 1954, p. 197-278. José Antonio Gonsalves de Mello. Nobres e Mascates na Câmara do Recife, 1713-1738. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LIII, 1981. Recife: CEPE, 1981, p. 113-262. Kenneth Maxwell. *A devassa da devassa*. A Inconfidência Mineira: Brasil e Portugal, 1750-1808. São Paulo: Paz e Terra, 2005. (1ª ed. 1973), p. 24.

partidos de couro, utilizamos para efeito de comparação os mesmos valores apresentados nas frotas do segundo grupo ¹¹⁸.

No segundo grupo, temos as frotas de 1787, 1788 e 1789, totalizando nos três anos 93 navios. Nesses três mapas das frotas já aparece o algodão e exportou-se 24.115 caixas de açúcar, ou seja, 3.967 caixas a mais do que no primeiro grupo. Como as informações desses mapas do segundo grupo foi possível elaborar um gráfico com os valores das cargas por grupos.

ANO	AÇÚCARES	MADEIRAS	COURAMAS	ALGODÃO	SEC., MOL. E DRO.	TOTAL
1787	442.039.200 38%	45.159.800 4%	252.608.600 21%	408.050.400 35%	21.918.400 2%	1.169.776.400 100%
1788	411.742.790 31%	57.785.990 4%	281.750.200 21%	570.027.000 43%	15.901.400 1%	1.337.207.380 100%
1789	492.613.000 39%	62.402.320 5%	274.098.350 21%	433.975.700 34%	14.896.500 1%	1.277.985.870 100%

GRÁFICO 01 – Proporção de valores e produtos transportadas do Norte do Estado do Brasil para Lisboa, 1787-1788.

FONTE: Elaboração do autor a partir de *Mapas da exportação dos efeitos da Capitania de Pernambuco para Portugal nos anos de 1787, 1788 e 1789*. Manuscrito. ANTT, Junta do Comércio, livro nº 455 e maço 10, cx. 38.

No segundo grupo de frotas o total das cargas exportadas para Lisboa do Norte do Estado do Brasil alcançou a soma de 3.784.969\$650 réis. Embora o algodão não constasse como sendo

¹¹⁸ *Mapa da carga transportada na frota de 1756*. AHU, Pernambuco, cx. 81, doc. 6.767; *Mapa da carga transportada na frota de 1757*. AHU, cx. 84, doc. 6.997 e *Mapa da carga transportada na frota de 1758*. AHU, cx. 90, doc. 7.267.

exportado na década de 1750, na de 1780 já rivalizava com o produto mais importante da região, o açúcar. Como consta no gráfico, somente o valor da safra de algodão do ano de 1788 é que conseguiu ultrapassar o valor da carga de açúcar provocando uma diferença entre os dois produtos no computo geral dos valores das cargas nos três anos. Se somarmos todos os valores do açúcar e do algodão nos três anos o resultado é equilibrado: o açúcar representou 36% do valor total das três frotas, estando em maior valor absoluto nos anos de 1787 e 1789. Já o algodão representou 37% do valor total das cargas transportadas nos três anos, ultrapassando o açúcar somente no ano de 1788, mas por uma margem considerável. Ao levarmos em consideração o aumento do número de caixas exportadas no primeiro grupo em relação ao segundo grupo e a conjuntura econômica favorável ao mercado do algodão, perceberemos que produto mais importante do Norte do Estado do Brasil até 1789 continuava sendo o açúcar.

A terceira categoria de produtos mais importantes foi, no segundo grupo, os couros, representando 21% de todo o valor da carga das três frotas. Em quarto lugar ficaram as madeiras, sendo os quintais de pau-brasil responsáveis por 41% de todo o valor das cargas de madeiras das três frotas. Se levarmos em consideração que nas frotas do primeiro grupo não consta o algodão, então a listagem dos produtos mais rentáveis que seguiram nas frotas do Norte do Estado do Brasil foram os açúcares, os couros e as madeiras, com destaque para o pau-brasil.

Durante todo o século XVIII, negociar com o Norte do Estado do Brasil a partir da praça do Recife foi, em grande medida, comercializar produtos dos senhores de engenho, lavradores de cana, fazendeiros do sertão, fabricantes de atanados, serradores de pau-brasil e, a partir da segunda metade do século, plantadores de algodão. Os muitos agentes mercantis, sócios e interessados que operavam os variados negócios dos produtos coloniais no Norte do Estado do Brasil buscavam acomodar, da melhor forma possível, seus produtos nos navios das frotas e demais navios soltos buscando baixos preços para os fretes. A composição de cada navio e de cada produto embarcado, fosse em caixa, feixe, cara, barril, alqueire, almude, saca e arroba, diz da história da produção e comercialização dos produtos da região, configurando frotas específicas. Frotas compostas, em sua quase totalidade, de açúcares, madeiras, couros e, somente depois da década de 1780, algodões.

GRÁFICO 02 – Embarcações oriundas do norte do Estado do Brasil que deram entrada no porto de Lisboa, 1740-1800.

FONTE: Elaboração do autor a partir de dados extraídos do livro *Entradas e saídas das frotas portuguesas e de outros navios para a América e Estados da Índia, 1739-1763*. Manuscrito. ANTT, Junta do Comércio, liv. 74; *Livros do Marco dos Navios, 1769-1837*. Manuscrito. AML, várias cotas (ver fontes). Os dados dos livros do *Marco dos Navios* foram confrontados com os apresentados em Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: CNCDP, 2001.

PARTE II

MERCADOS E SOCIEDADES MERCANTIS

CAPÍTULO 03

O NEGÓCIO DO AÇÚCAR E AS SOCIEDADES MERCANTIS

“sempre doce e vencedor de amarguras, vai dar gosto ao paladar dos seus inimigos nos banquetes, saúde nas mezinhas aos enfermos, e grandes lucros aos senhores de engenho e aos lavradores que o perseguiram, e aos mercadores que o compraram e o levaram degredado nos portos, muitos maiores emolumentos à Fazenda Real nas Alfândegas”.

André João Antonil, 1711¹.

“Sociedade mercantil é propriamente a parceria que se faz entre comerciantes para alguma especulação de Comércio ou exercício do tráfico, em grosso ou por miúdo”.

José da Silva Lisboa, 1811².

Desde o início da ocupação efetiva das terras brasílicas na década de 1530, a implantação da cultura do açúcar foi entendida como um meio eficaz para viabilizar o esforço do povoamento³. As experiências ibéricas que uniram açúcar e escravidão foram implementadas na Ilha da Madeira, propiciando conhecimentos e condições para execução desse grande negócio nas partes do Brasil no século XVI. *“O domínio das terras americanas reivindicadas pela Coroa portuguesa exigia”*, por um lado, o povoamento que para isso requeria *“a montagem de uma estrutura administrativa e, por outro, o desenvolvimento econômico necessário para fornecer o suporte material para o sucesso da colonização”*. Como afirmou Rodrigo Ricupero, *“o produto escolhido para viabilizar a empresa colonial foi o açúcar”*⁴. Nos séculos XVII e XVIII, esse processo contínuo e de gradações distintas

¹ André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, 1711. Introdução e comentário crítico por Andrée Mansuy Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 185.

² José da Silva Lisboa. *Princípios de Direito Mercantil e Leis da Marinha*. Tomo 05: dos Contratos Mercantis. Lisboa: Imprensa Régia, 1811, p. 52.

³ Ver a primeira parte do livro de Stuart Schwartz. *Segredos internos*. Engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835). São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 21-77; Vera Ferlini. *Terra, trabalho e poder*. São Paulo: Brasiliense, 1988, p. 15 e Frédéric Mauro. *Portugal, o Brasil e o Atlântico* (1570-1670). Vol. 01. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, p. 243-317. Para a origem e uma história global do açúcar, ver: Helmut Blume. *Geography of sugar cane*. Environmental, structural and economical aspect of cane sugar production. Berlin: Verlag, 1985, notadamente, p. 21-36 e 162-191.

⁴ Rodrigo Ricupero. *A formação da elite colonial*. Brasil, c. 1530-c.1630. São Paulo: Alameda, 2008, p. 115.

só se ampliou, expandindo continuamente a produção e atendendo a um mercado cada vez mais consumidor dos produtos coloniais.

Como vimos no capítulo anterior, o comércio atlântico do açúcar produzido no Norte do Estado do Brasil foi, entre o fim do século XVI até a década de 1780, o mais rentável produto de exportação. Durante mais de dois séculos o açúcar foi o ‘carro chefe’ das exportações da região, gerando numerosas lavouras, engenhos e escravos empregados, assim como navios, operações financeiras e sociedades mercantis.

Este capítulo problematiza os aspectos mercantis do negócio do açúcar. A primeira parte do capítulo concilia as análises sobre o comércio exportador no Norte do Estado do Brasil (dimensão regional) e a relação com o crédito dos negociantes para o abastecimento e manutenção da escravidão e os equipamentos necessários ao funcionamento do engenho, assim como o endividamento dos senhores de engenho. A segunda parte do capítulo problematiza o transporte do açúcar em suas diversas formas (caixas, fechos, caras e pipas) e qualidades (branco e mascavado, fino ou redondo), em três escalas diferentes: das áreas produtivas ao porto do Recife; do porto atlântico do Recife ao porto global de Lisboa e, por fim, do porto de Lisboa ao mercado europeu. E, finalmente, a terceira parte do capítulo apresenta uma documentação inédita sobre as sociedades mercantis, os negócios de João da Costa Soares com loja no Recife e um dos seus principais sócios, Francisco Gomes da Costa. Em 1756, esses dois negociantes portugueses fundaram uma sociedade mercantil em Lisboa e enviaram sua primeira carga de produtos europeus ao porto atlântico do Recife, recebendo, naquele mesmo ano, caixas de açúcar oriundas do Norte do Estado do Brasil. Esses negociantes movimentaram uma extensa rede de ambos os lados do Atlântico, que foi se ampliando com o passar dos anos, como pode ser constatado nos valores transacionados, na variedade dos produtos comercializados, na escrituração mercantil e nas letras que foram sendo emitidas ou recebidas.

Numerosos são os autores e variadas são as perspectivas que abordam e problematizam o longo processo entre o plantio da cana e a produção do açúcar. Em primeiro lugar, diz respeito à produção da cana. Processo que no século XVIII é, em grande medida, baseado no trabalho escravo negro e no latifúndio. Envolve etapas como o preparo da terra, o plantio das mudas, a colheita e o transporte da cana para os engenhos. Em segundo lugar o preparo do açúcar. Processo complexo e moderno, envolvendo conhecimentos técnicos específicos, trabalho escravo, exploração predatória de matas para a extração da lenha destinada à queima e de madeira para a produção das caixas e equipamentos para o aproveitamento da força fluvial, roldanas, prensas, vasos e tachos de ferro e olaria⁵. Envolve fases que vão desde a moagem da cana, a cozedura do caldo, a purga, a secagem e o encaixotamento do açúcar.

Esses diversos problemas e aspectos relacionados a lavoura da cana, a produção nos engenhos e o comércio do açúcar, que em grande medida estão presentes nas obras de André Antonil (1711) até as de Henry Koster (1816), também são encontrados na história do açúcar do Norte do Estado do Brasil. Muitas dessas questões, inclusive, se apresentam em espaços outros como, por exemplo, a produção colonial britânica nas ‘ilhas do açúcar’, sobretudo, na Jamaica, como foram apresentados nas obras de Bryan Edwards (1793-1801) e em partes traduzidas para o “*Fazendeiro do Brasil*” por José Mariano Velloso (1798-1806)⁶.

Como o centro de nossa discussão são os aspectos mercantis do açúcar, elencamos duas particularidades que julgamos primordiais para a análise do comércio e que antecipam e envolvem a produção deste gênero: o crédito e o endividamento. Sobre o crédito, analisaremos o seu papel na aquisição do braço escravo e dos equipamentos necessários ao funcionamento dos engenhos. Sobre o endividamento, analisaremos o seu papel na fidelização futura da produção dos engenhos e a arbitragem do preço por parte dos seus credores, ou seja, os negociantes. Sendo assim, “*o espinhoso problema do endividamento*”, como afirmou Evaldo Cabral de Mello em seu livro “*O bagaço da cana*”, e seus respectivos desdobramentos, será aqui discutido a partir da relação entre crédito e mão de obra e aparelhamento, e o endividamento do produtor.

⁵ Shawn W. Miller. Fuelwood in colonial Brazil. The economic and social consequences of fuel depletion for the Bahian Recôncavo, 1549-1820. *Forest & Conservation History*, vol. 38, nº 4, out. 1994, p. 181-192.

⁶ André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, (1711). Introdução e comentário crítico por André Mansuy Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001. Henry Koster. *Travels in Brazil*. London: Longman, Hurst, Rees, Orme and Brown, 1816. Versão em português utilizada: Henry Koster. *Viagens ao nordeste do Brasil*. 11ª ed. 2 vol. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/Editora Massangana, 2002. Bryan Edwards. *The history, civil and commercial, of the British colonies in the West Indies*. 3 vol. London: J. Stockdale, 1793-1801. José M. da C. Velloso. *O Fazendeiro do Brasil*. 11 vol. Tomo 01, parte 01: Da cultura das canas e fatura do açúcar. Lisboa: Régia Officina Typografica, 1798.

Antonil, ao descrever a economia açucareira sentenciava: “os escravos são as mãos e os pés do senhor do engenho, porque sem eles no Brasil não é possível fazer, conservar e aumentar fazenda, nem ter engenho corrente”. Alertava ainda que, justamente por essa dependência, era “necessário comprar a cada ano algumas peças”⁷, repondo sempre a mão de obra imprescindível: trabalhadores no canavial, trabalhadores no engenho. Um século depois de Antonil, era a vez de Henry Koster explicar que o engenho de açúcar “é, sem dúvida, uma das mais difíceis espécies de propriedades para ser convenientemente dirigida. [...] numeroso pessoal empregado, suas diversas profissões e a troca ininterrupta de ocupações”, requererem, dessa forma, muitos negros. De acordo com Koster, “um engenho de açúcar em Pernambuco ou Paraíba não pode exigir um capital tão vultoso como é necessário para adquirir e manter-se uma propriedade semelhante nas Antilhas”, no entanto, julga “óbvio ser indispensável possuir-se um certo capital para a manutenção concernente a esta empresa”. Afirmou também que raros são os que “adquiriram engenhos sem o menor adiantamento em dinheiro”, pois, “dada a carência de escravos”, a maior parte é obtida “a longo crédito mas em preços exorbitantes”⁸.

Longos créditos, preços exorbitantes do escravo. Essa fórmula foi para Koster o expediente utilizado pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba para aumentar endividamento dos senhores de engenho no Norte do Estado do Brasil “quando existiu em Pernambuco uma companhia privilegiada para o tráfico”. Nas primeiras décadas do século XIX, Koster afirmava que “embora essa companhia haja sido dissolvida há muitos anos, os seus créditos não terminaram, e é assombroso saber quanto é considerável o número de agricultores que ainda se encontram em débito com ela”⁹. Todavia, o expediente ‘longos créditos, preços exorbitantes’, é uma fórmula antiga e, no século XVIII, quando se intensificou o poder político dos negociantes, estes conseguiram maior respaldo da legislação portuguesa no sentido de proteger o seu crédito e capitais investidos, em detrimento as dívidas dos senhores do engenho, sobretudo, no comércio de escravos.

Um exemplo revelador da importância do crédito e do endividamento no exercício do poder político ocorreu durante o período holandês. Para recomposição do comércio, engenhos e lavouras

⁷ André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, p. 90-91. Stuart Schwartz chamou atenção para esse endividamento no século XVII ao perceber que “o nexo das relações e do conflito comerciante-lavrador encontra-se na natureza e necessidades da produção de açúcar. O fato de depender do trabalho escravo colocava um extraordinário peso financeiro sobre o setor da produção de açúcar da economia”. Alertou ainda que “os comerciantes forneciam escravos e outras coisas a garantia da próxima cultura. De acordo com os lavradores, os comerciantes estavam ganhando ‘cruelmente’ sobre os empréstimos e hipotecas e forçando o pagamento de interesses exorbitantes”. Stuart B. Schwartz. *Burocracia e sociedade no Brasil Colonial, 1550-1835*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1985, p. 96-97.

⁸ Henry Koster. *Viagens ao nordeste do Brasil*, vol. 02, p. 529-539.

⁹ *Idem*, p. 539.

depois das guerras de conquista, a Companhia das Índias Ocidentais passou a emprestar dinheiro aos comerciantes e senhores de engenho. Ocorre que, de acordo com as instruções do Conde de Nassau de 1644, o governo holandês no Brasil deveria começar a cobrar as dívidas da Companhia, sendo que se devia proceder “*com rigor contra os comerciantes*” e “*com brandura*” aos senhores de engenho. Quanto aos comerciantes, Nassau argumentou que “*os bens que lhes foram creditados pela Companhia e a que dão à venda com um lucro tresdobrado*”, acabam dispondo de “*mais atenção no seu ganho do que no pagamento delas*”, além do mais, a Companhia não cobrava juros aos comerciantes “*como eles cobram aos lavradores*”. A mesma forma não podia ser realizada na cobrança das dívidas dos senhores de engenho e sim de forma proporcional e moderada de parte dos frutos das safras, para que “*não fiquem privados dos meios para porem a moer os engenhos no ano seguinte*”¹⁰.

Parte considerável dos créditos obtidos pelos senhores de engenho foi aplicado na aquisição de escravos e como no fim da década de 1630 houve uma queda de preço no mercado do açúcar em Amsterdã, estes passaram a sofrer perdas financeiras e pressão dos investidores para o pagamento das dívidas. Ao contrário do que foi instruído por Nassau depois de sua saída do Brasil, a Companhia iniciou um processo efetivo de cobrança de dívidas que recaiu, especialmente, sobre os senhores de engenho, levando estes a se rebelarem contra o Governo holandês e a Câmara dos Escabinos em Recife, sobretudo, a partir de 1645¹¹.

Como foi explicitado no capítulo 02, a combinação das derrotas sofridas em terra com o estabelecimento do sistema de frotas no mar foi permitindo a retomada do controle do comércio do açúcar pelos portugueses entre 1645 a 1654. Logo após a capitulação dos holandeses, os senhores de engenho já levavam ao rei o problema das dívidas. Através do rei e de seus dispositivos legais, pediram moratória aos seus credores em 1655 “*para que dentro de dez anos não possam ser demandados por dívidas atrasadas, para isso terem lugar de reedificar seus engenhos*”¹². A solicitação dizia respeito ao crédito que os senhores de engenho foram obtendo dos negociantes portugueses após 1645 e, levando em consideração os estragos da guerra de reconquista, pediam parcimônia no pagamento das dívidas para a recomposição da produção, mais uma vez.

Esse cenário de reconquista da colonização e a recomposição das unidades produtivas e dos negócios permitiu uma maior influência dos homens de negócios portugueses no Norte do Estado

¹⁰ Mauricio de Nassau. *Memória e instrução do Conde de Nassau acerca do seu governo do Brasil*, 1644. In: José Antônio Gonçalves de Mello. *Fontes para a História do Brasil Holandês*. Vol. 2: administração da Companhia. Recife: CEPE, 2004, p. 404.

¹¹ Evaldo Cabral de Mello. *Olinda restaurada: guerra e açúcar no nordeste, 1630-1654*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998, p. 403-411 e Fernanda Trindade Luciani. *Municípios e Escabinos*. Poder local e guerra de restauração no Brasil Holandês (1630-1654). São Paulo: Alameda, 2012, p. 192-193.

¹² *Consulta do Conselho Ultramarino ao rei D. João IV*. Lisboa, 08 de abril de 1655. AHU, Pernambuco, cx. 6, doc. 530.

do Brasil. Se, por um lado, foram os investimentos e empréstimos dos negociantes holandeses que permitiram a retomada da produção açucareira após a conquista, por outro lado, foram os investimentos e empréstimos dos negociantes portugueses que permitiu a retomada da produção do açúcar pós reconquista portuguesa.

O crédito dos negociantes foi empregado pelo senhor de engenho sobretudo para aquisição do braço escravo e dos equipamentos necessários a montagem dos engenhos. No que concerne a relação entre crédito e escravatura, alguns fatores foram decisivos para o aumento do preço do escravo e, portanto, a necessidade crescente do crédito do homem de negócio para aquisição. Em 1734, a Câmara de Olinda se queixou ao rei da oferta e preço dos escravos que chegavam aos engenhos por causa das minas de ouro. Alegaram os camaristas, representantes dos senhores de engenhos, que *“todos sabem que o açúcar é o principal e quase o total gênero que estabelece o comércio deste estado, o que o faltando tudo fica destruído”*, o que vinha sendo experimentado pela falta de escravos, já que boa parte era destinada à exploração do ouro¹³.

Outro problema recorrente na primeira metade do século XVIII que agravou a situação de endividamento dos senhores de engenhos na compra de escravos foi apresentado ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar em Lisboa pelo governador de Pernambuco. Este reiterou o antigo problema *“que os engenhos se vão perdendo por falta de escravos, pelos senhores deles não poderem pagar pelos pretos”*, explicando que além *“do abatimento que se tem tido os açúcares”*, está *“quase extinto o contrato da Costa da Mina, porque ali não querem o tabaco de Pernambuco por ser inferior ao da Bahia”*¹⁴. A pouca apreciação do tabaco de Pernambuco no comércio de escravos em África acabava encarecendo o negócio em todo o circuito, do frete à venda direta, pois incluía o tabaco da Bahia.

Os problemas na aquisição da escravatura para o açúcar e o endividamento, levaram os senhores de engenho de Itamaracá a pedir, em 1756, ao rei uma *“Mesa de Inspeção dos Escravos para que se possa estabelecer preços adequados no comércio interno dos escravos trazidos de Angola e da Costa da Mina”*, a exemplo da já instalada Mesa de Inspeção do Açúcar¹⁵.

¹³ *Carta da Câmara de Olinda sobre a falta de escravos nos engenhos*. Olinda, 26 de agosto de 1734. AHU, Pernambuco, cx. 47, doc. 4.194. Sobre os escravos das minas abastecidos por Pernambuco, ver: Hugo Bonifácio. *Nas rotas que levam às minas: mercadores e homens de negócios da capitania de Pernambuco no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII*. 209 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2012.

¹⁴ *Ofício do governador da capitania de Pernambuco sobre as dificuldades dos senhores de engenho para aquisição de escravos na Costa da Mina*. Recife, 29 de agosto de 1741. AHU, Pernambuco, cx. 57, doc. 4.899. Sobre o comércio de escravos na Costa da Mina e o tabaco, ver: Gustavo Acioli Lopes. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico*.

¹⁵ *Carta dos oficiais da Câmara de Itamaracá ao rei pedindo para se criar uma Mesa de Inspeção dos Escravos*. Itamaracá, 15 de maio de 1756. AHU, Pernambuco, cx. 81, doc. 6724.

Esse quadro complexo de crédito e dívidas empregado na escravatura para a produção do açúcar no Norte do Estado do Brasil irá recrudescer no reinado de D. José I. O funcionamento de uma companhia monopolista de comércio no Grão-Pará e Maranhão a partir de 1755, levou os homens de negócio de Pernambuco organizarem-se para criar uma companhia para o resgate de escravos. No afã de não deixar que a Coroa interferisse ainda mais na lucratividade dos seus negócios, no início de 1757 os homens de negócio do Recife passaram a travar uma verdadeira guerra com a Coroa pela controle de seus negócios frente à montagem de companhias de comércio que o futuro Marquês de Pombal formava no reino de Portugal e suas conquistas, que acabavam beneficiando diretamente os reinóis.

Luís Diogo Lobo da Silva, que será mais tarde um dos mais destacados governadores afinados com a política pombalina, escreveu a Sebastião José “*sobre o estabelecimento de uma companhia para a Costa da África de que muito se necessita por se achar inteiramente arruinado este ramo de comércio tão necessário ao adiantamento da agricultura deste continente*”. O então governador de Pernambuco, em 1757, no início de seu governo, alertava que “*para se adiantar com maior rendimento e utilidade dos senhores de engenho e lavradores de cana, as fábricas e plantações de açúcar*”, seria necessário impulsionar a escravatura no açúcar com uma companhia, “*de sorte que fabricando-se com menor despesa, maior quantidade deste gênero se lhes possa facilitar a sua saída nos países estrangeiros*”¹⁶. A ideia da companhia foi ganhando novos adeptos e discussões. O Ouvidor-Geral da Capitania de Pernambuco defendeu que “*esta companhia não pode ser útil sem compreender as praças do Rio de Janeiro e da Bahia, fazendo de todas um só corpo*”¹⁷, mitigando assim competições desnecessárias e ruínas de uma ou de outra praça.

No mesmo mês de maio de 1757, Luís Diogo enviou um extenso documento constando as prerrogativas e condições para o funcionamento dessa companhia que “*imploram os homens de negócio dessa praça*” do Recife. Nesse documento, o governador emitiu maiores argumentos sobre a companhia para o ‘negócio da Costa’. Além das recorrentes questões sobre a “*a grande decadência em que se achava o negócio da costa e as causas que a motivavam, de que se originava a raridade de escravatura em que preços proporcionados a fazerem conta aos Senhores de Engenho e lavradores*”, segue-se a “*ruína e prejuízo notável da Real Fazenda pela diminuição dos frutos comerciáveis, que deixam de cultivar*” e o problema do contrabando do ouro que era amplamente usado pelos negreiros para aquisição de escravatura.

¹⁶ Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva a Sebastião José de Carvalho e Melo sobre ser necessário um estabelecimento de uma Companhia de Comércio para a Costa da África. Recife, 9 de maio de 1757. AHU, Pernambuco, cx. 83, doc. 6913.

¹⁷ Ofício de João Bernardo Gonzaga, Ouvidor-Geral da Capitania de Pernambuco, sobre a intenção dos homens de negócio em criar uma companhia para escravatura. Recife, 18 de maio de 1757. AHU, Pernambuco, cx. 84, doc. 6953.

Nas condições apresentadas no documento, os negociantes da praça do Recife entrariam com uma parte dos recursos necessários e a Corte com outra parte que seria utilizada para “*sortirem a companhia de búzio, rouparia da Índia, ferro, missangas e outros gêneros*”. Em compensação, para garantia dos investimentos e resguardo dos homens de negócio e “*para que os interessados na Companhia não experimentassem falência de satisfação*” foi apresentado uma proposta de penhorar “*a terça parte dos rendimentos dos Engenhos e partidos*” dos sócios em Recife envolvidos¹⁸. Assegurava-se com essa prerrogativa os recursos investidos pelos homens de negócio frente a produção e rendimentos dos senhores de engenho.

A companhia requerida pelos homens de negócio do Recife não vingou. Pelo menos não essa companhia que assegurava vantagens para os negociantes da praça do Recife. Como veremos a seguir, esse pedido de criação de uma companhia para resgate de escravos por parte dos homens de negócio do Recife pós-1757 e antes de 1759 não foi a única solicitada às vésperas da criação da companhia pombalina. Além dessa, foi solicitada ao rei uma outra companhia para as minas dos Cariris Novos e uma outra para o negócio do couro.

Sobre o segundo aspecto, ou seja, a necessidade do crédito dos negociantes para aquisição de equipamentos necessários ao engenho, destacamos aqui a compra dos apetrechos europeus¹⁹. Antonil já havia destacado que era com o dinheiro dos “*mercadores e correspondentes na praça que lhe darão dinheiro* [aos senhores de engenho] *para comprar peças, cobre, ferro, aço, enxárcias, breu, velas e outras fazendas fiadas*”, tudo a ser pago no “*tempo da frota*”. Do contrário, “*não terão com que se aparelhem para a safra vindoura, nem se achará quem queira dar o seu dinheiro ou fazenda nas mãos de quem lhe não há-de pagar, ou tão tarde e com tanta dificuldade que se arrisque a quebrar*”²⁰.

Baseado em variados estudos publicados na Inglaterra, França, Holanda, nos Estados Unidos e em outras nações, o frei José Mariano da Conceição Velloso compilou uma série de informações relevantes sobre o funcionamento de unidades produtivas açucareiras no mundo. Do complexo caribenho, das ilhas antilhanas às experiências coloniais francesas e inglesas, *O Fazendeiro do Brasil*, em seus 11 volumes, foi uma relevante obra de divulgação científica e tecnológica sobre produção e comércio de produtos coloniais, sobretudo a produção das canas e do

¹⁸ *Ofício do governador de Pernambuco à Sebastião José de Carvalho e Melo, acompanhado de um documento com 23 condições, pedindo a criação de uma companhia para escravatura*. Recife, 18 de maio de 1757. AHU, Pernambuco, cx. 48, doc. 6948.

¹⁹ Para uma visão geral sobre o funcionamento de um engenho no século XVIII e os equipamentos necessários, incluindo aí as tecnologias de moagem existentes, ver Ruy Gama. *Engenho e tecnologia*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1983, notadamente o capítulo 04: o engenho em funcionamento, p. 69-83.

²⁰ André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, p. 103-104.

açúcar, publicado sob os auspício da Corte portuguesa, iniciada na década de 1790²¹. A partir dos escritos de Bryan Edwards e a experiência açucareira das colônias inglesas, divulgou-se nessa obra que “qualquer engenho consta de três grandes partes, que vêm a ser: primeiro, terras; segundo, edifícios; terceiro: apetrechos necessários”. E para a aquisição de todas as partes, “todo o crédito que conseguem os senhores de engenho, é ordinariamente dos homens de negócio, com o projeto de pronto reembolso e um vantajoso lucro”²².

A terceira parte imprescindível ao engenho, ou seja, os apetrechos, dizem respeito a uma série de aparatos fabris que em boa parte eram adquiridos na Europa e, portanto, adquiridos com os créditos e comércio dos homens de negócio. Henry Koster confirma essa ideia ao afirmar que a “Casa das Caldeiras, usualmente ligada ao Engenho, é a parte mais valiosa da aparelhagem porque as caldeiras costumam ser compradas na Europa”²³.

Na figura 01 (p. 142) podemos visualizar boa parte desses equipamentos e apetrechos importados da Europa, todos de metal, sejam estes de ferro, cobre ou estanho. “Uma casa da caldeira com clarificadores de cobre”; “uma casa de purgar donde partem os canos que conduzem aos tanques de melaço” e “a casa de alambique com apetrechos para destilações”. E mais: cilindros, rolos, tanques, dornas, canos, pipas, serpentinas, vasos de esfriar. “The buildings upon a plantation are very considerable and expensive”, argumentou um autor anônimo americano em 1775²⁴.

Em resumo, como afirmou Azeredo Coutinho, “a fábrica do açúcar é por sua natureza muito dispendiosa; ela pede muitos braços, muitas forças e grandes fundos”²⁵ e mesmo que as narrativas de Antonil até as Henry Koster tenham demonstrado essa relevância do crédito do negociante na montagem dos engenhos durante o século XVIII, durante a pesquisa encontramos alguns casos que aqui analisados melhor exemplificam essa questão.

Em 1703, logo no início de suas atividades mercantis no Brasil e numa de suas primeiras carregações para o Recife, o negociante lisboeta Francisco Pinheiro enviou um carregamento na

²¹ Muito se tem escrito sobre a obra do frei José Mariano da Conceição Velloso. Por uma questão de síntese e encaminhamento de ideias, recomendo ver Dannylo de Azevedo. O Fazendeiro do Brasil: livros técnicos, científicos, política ilustrada e a exploração econômica do espaço colonial português, em finais do século XVIII. *Anais...* XXVIII Simpósio Nacional de História, Florianópolis, julho de 2015.

²² José Mariano da Conceição Velloso. *O Fazendeiro do Brasil*. Melhorado na economia rural dos gêneros já cultivados e de outros, que se podem introduzir, e nas fábricas, que lhes são próprias, segundo o melhor que se tem escrito sobre o assunto. Tomo I, parte 01: da cultura das canas e factura do açúcar. Lisboa: Régia Officina Typografica, 1798, p. 71.

²³ Henry Koster. *Viagens ao Nordeste do Brasil*, vol. 02, p. 545.

²⁴ Autor anônimo. *American Husbandry*. Containing an account of the soil, climate, production and agriculture of the British Colonies in North-America and the West Indies. Vol. 02. London: J. Bew, 1775, p. 126.

²⁵ José Joaquim da Cunha Azeredo Coutinho. *Memória sobre o preço do açúcar*, 1791. Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Alcool, 1946, p. 39.

charrua N. Sr.^a da Conceição e St.^o António, por sua conta e risco, de 159 barras de ferro. Essas barras de ferro foram entregues ao seu agente no Recife, o caixeiro reinol João Gonçalves Reis. Na conta de venda apresentada por João Gonçalves Reis remetida à Francisco Pinheiro um ano depois, consta que 58% do ferro vendido foi fiado e ao preço de 7\$500 réis o quintal. O preço mais baixo atingido pelo produto foi de 6.000 réis o quintal, ou seja, 22% da carregação foi vendida à vista e 1/5 mais barato que o produto vendido a prazo. A venda toda totalizou 356\$135 réis, sendo que Francisco Pinheiro recebeu da venda 326\$487 réis líquidos, enquanto seu agente recebeu 6% pela venda, totalizando 21\$368 réis²⁶.

Além dos 6% de comissão que recebeu o agente de Francisco Pinheiro no Recife, consta nos gastos do ferro enviado o pagamento do frete de Lisboa ao Recife ao mestre da charrua, o aluguel de um espaço no armazém da Alfândega, a condução do ferro do armazém à balança, além dos direitos pagos ao Juiz da Balança, emolumentos retidos pela Alfândega de Recife. Todos esses gastos foram descontados da venda bruta e repassado somente o líquido da venda a Francisco Pinheiro, que recebeu em caixas de açúcar. A conta de venda do ferro em Recife não especifica a quem foi vendido e somente três nomes aparecem: o alferes Manuel Dias Praça, o capitão José Rodrigues Praça e Manoel de Nabalhas. Dos três encontramos referência ao sobrenome Nabalhas ou Nobalhas, sendo Manuel de Nobalhas y Urréia proprietário de um engenho nas imediações de Ipojuca antes de 1623, sendo que esse engenho retornou em 1655 ao “*patrimônio dos descendentes de Manuel de Nobalhas*”²⁷. Nossa hipótese é que parte desse ferro tenha sido adquirido por senhores de engenho para equipagem dos mesmos, sendo mais da metade comprado fiado e recebido por Francisco Pinheiro em açúcar.

Outro relevante exemplo de como o crédito dos negociantes serviu para a equipagem dos engenhos ocorreu durante o funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Em 1772 a CGPP fez uma grande encomenda para seus representantes em Londres, a casa comercial portuguesa Lopes e Silva: “*15 caldeiras de ferro coado, 30 tachos maiores, 30 tachos mais pequenos, conforme modelos enviados, e mais 15 tambores grandes, 30 tambores menores, 30 eixos grandes, 15 eixos pequenos*”; e para a fábrica de um engenho em específico, solicitaram aos negociantes portugueses instalados em Londres, “*um caldeirão grande, 4 tachos, um tambor*

²⁶ Carta de João Gonçalves Reis a Francisco Pinheiro em Lisboa. Recife, 30 de março de 1704 e Conta Corrente, Venda e Gastos com o carregamento de ferro, 1703. In: Luis Lisanti. *Negócios coloniais*. Uma correspondência comercial do século XVIII. Vol. 01. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973, p. 135-137.

²⁷ Evaldo Cabral de Mello. *O bagaço da cana: os engenhos de açúcar do Brasil holandês*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 114-115.

grande, dois tambores pequenos, um eixo pequeno, 2 eixos grandes, 3 taboas de ferro”²⁸. Todos esses equipamentos de ferro foram comprados em Londres aos fabricantes *Julhes Coulson and Company*. Em 1778, a CGPP mudou de correspondente e encomendou a sociedade portuguesa Dias Santos, também em Londres, “*1.000 arcos de ferro, 50 caldeiras de ferro coado, 50 tachos de ferro*”, além de bombas e canos que deveriam ser comprados exclusivamente ao fabricante *Nuttal Long Acre*, uma importante fábrica de bombas e apetrechos hidráulicos, famosos por seus motores semelhantes aos fabricados por Samuel Philips²⁹.

Todos esses equipamentos em ferro foram adquiridos com letras de crédito da Companhia, e seguiram de Londres para Lisboa, de Lisboa para o Recife e do Recife para os senhores de engenho que entraram em débito com a Companhia.

Os senhores de engenho que conseguiram diminuir, em algum nível, sua dependência para com os créditos dos negociantes na aquisição de equipamentos para os engenhos foram os clérigos. Utilizando-se de privilégios antigos outorgados pela Coroa, padres requereram ao rei despachos sem custo nas alfândegas dos seus tachos e caldeiras, como foram os exemplos de Felipe Roiz Campello e João Lobo de Figueiredo.

Em 1748, Felipe Roiz Campello, novo proprietário do engenho, então de fogo morto, Pitimbu, em Pernambuco, intentava restabelecê-lo. No entanto, era necessário “*fábrica de cobre e tudo mais que é preciso para o dito Engenho poder trabalhar*”. No afã de aliviar o peso da compra que fez em Lisboa de alguns quintais e arrobas de cobre, adquiridos por sua conta e risco, que provavelmente foram comprados de outra parte da Europa, tendo em vista a baixa produção de metais em Portugal, Felipe Roiz Campello solicitou ao rei o “*privilégio de dar livre de direitos*” na entrada da Alfândega do Recife o cobre comprado³⁰. O motivo de pedir esse privilégio era o fato de ser sacerdote, que assim como João Lobo de Figueiredo, presbítero secular em Pernambuco, queria usar o “*privilégio de pessoas eclesiásticas de não pagarem dízimas, postagens, nem outros direitos*”. No entanto, tanto um quanto o outro pedido foram analisados, tendo em vista que o Provedor da Fazenda Real de Pernambuco estava ciente de que os engenhos adquiridos pelos sacerdotes eram para usufruto pessoal deles.

²⁸ *Carta da Junta da Companhia em Lisboa para seus procuradores Lopes e Silva em Londres*. Lisboa, 20 de junho de 1772. ANTT, CGPP, Livro copiador de cartas da Itália e Norte, lv. 288.

²⁹ *Carta da Junta da Companhia em Lisboa para seus procuradores Dias Santos, em Londres*. Lisboa, 18 de julho de 1778. ANTT, CGPP, Livro copiador de carta da Itália e Norte, lv. 288. Sobre o fabricante inglês Adam Nuttal de Long-Acre, ver uma propaganda de bombas para incêndio em Neil Wallington. *In case of fire: the illustrated history and modern role of the London fire brigade*. London: Jeremy Mills Publishing, 2005, p. 06.

³⁰ *Requerimento de Felipe Rodrigues Campello ao rei pedindo dar livre de direitos o cobre necessário ao seu engenho*. Recife, 29 de fevereiro de 1748. AHU, Pernambuco, cx. 67, doc. 5677.

FIGURA 02 – Caldeiras e apetrechos tecnológicos de um engenho no século XVIII.

Legenda: Consta na imagem cinco caldeiras diferentes (A, B, C, D e E) e os seguintes apetrechos: grande escumadeira de cobre (8), colher grande de cobre (9), trolha de barrar os pães de açúcar (10), fôrma de açúcar destampada e posta no pote para escorrer o melaço supérfluo do açúcar (11), outra fôrma de açúcar sobre a mesa para se tirar o açúcar (12), grande caldeira feita de cobre ou ferro coado (13), vaso de cobre, chamado bico de corvo, que serve de deitar a calda nas formas (14), caixa de madeira (15), caldeira grande de cobre (16), capitel de cobre com seu bico (17) e serpentina de estanho (18). **Fonte:** *Estampa IV – Plano da Collocação das Caldeiras*. In: José Mariano da Conceição Velloso. *O Fazendeiro do Brasil*. Melhorado na economia rural dos gêneros já cultivados e de outros, que se podem introduzir, e nas fábricas, que lhes são próprias, segundo o melhor que se tem escrito sobre o assunto. Tomo I, parte 02: da cultura das canas e factura do açúcar. Lisboa: Oficina de Simão Thaddeo Ferreira, 1798, p. 406-407 e 410.

No caso de João Lobo de Figueiredo, o Provedor argumentava que não poderia isentar de impostos a caldeira grande de cobre que o padre havia comprado em Lisboa para seu engenho Macaxeira, em Itamaracá, pois a dita caldeira era para o “uso do dito seu engenho, em que se apura açúcar, que vende por dinheiro, e que a dita caldeira vem a ser princípio de negócio”³¹.

Durante todo o século XVIII, ao passo que se ampliava a utilização do crédito e, portanto, recrudesciam as relações econômicas entre negociantes e senhores de engenho baseados em acordos creditícios, os negociantes foram buscando mecanismos de salvaguardar os investimentos realizados. Como foi analisado no capítulo 01, foi no século XVIII que o prestígio social e o poder político dos negociantes ganharam densidade, sendo a vitória dos ‘mascates’ em 1711 no Recife, uma manifestação desse processo que só foi se intensificando ao longo dos séculos.

Os negociantes buscaram outras formas de proteção aos recursos emprestados aos senhores do engenho: a prática da execução de dívidas, respaldado pela legislação portuguesa. Durante o século XVII, a legislação portuguesa não contemplava, em sua legislação sobre as execuções de dívidas, os interesses diretos dos negociantes.

A legislação portuguesa sobre execuções de dívidas no século XVII para o Brasil abarcava as relações econômicas entre os lavradores e senhores de engenho e regulava as execuções sobre suas respectivas propriedades (terras, escravos e equipamentos), como foi analisada nos estudos de Vera Ferlini, Rae Flory, João Fragoso e Antonio Jucá de Sampaio³². Acrescentarmos ao debate as execução de dívidas entre os homens de negócio e os senhores de engenho no século XVIII. O crédito, ao nosso ver, constituiu um relevante mecanismo para que os homens de negócio não só fidelizassem a produção futura dos engenhos a preço previamente estabelecidos, como permitiu adquirir, em algumas situações, as próprias unidades produtivas, terras e escravos.

De acordo com Vera Ferlini, baseada na legislação portuguesa do século XVII, mantinha-se a prática de isentar as execuções de dívidas sobre o engenho e a lavoura, no entanto, na prática, muitas vezes se permitia sobre a terra, resguardando o privilégio somente para o senhor de engenho

³¹ *Requerimento do presbítero secular João Lobo de Figueiredo ao rei pedindo ordem para não pagar os direitos de uma caldeira de cobre*. Recife, 08 de agosto de 1748. AHU, Pernambuco, cx. 68, doc. 5726.

³² Vera Ferline. *Terra, trabalho e poder*. São Paulo: Brasiliense, 1988, p. 226-227; Rae Flory. *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725*. Austin: University of Texas, 1978, cap. 3; João Fragoso. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquias na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992, cap. 2 e 3 e Antonio Carlos Jucá de Sampaio. *O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750)*. *Estudos históricos*, nº 29, Rio de Janeiro, 2002, p. 29-49. Sobre o assunto ver também o trabalho de Evaldo Cabral de Mello e o financiamento da West Indische Compagnie para produção de açúcar durante o período holandês e o respectivo endividamento dos senhores de engenho de Pernambuco. Evaldo Cabral de Mello. *O bagaço da cana: os engenhos de açúcar do Brasil holandês*. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2012. Para o fim do século XVIII e a CGPP, ver: Teresa Cristina de Novaes Marques. *O empenho que não se dissolve: notas de pesquisa sobre o endividamento de senhores de engenho de Pernambuco, século XVIII, início do XIX*. *Seminários do Programa História Econômica, Hermes & Clio - Grupo de Estudos e Pesquisa em História Econômica*. São Paulo: FEA/USP, 2010.

e sua propriedade. De acordo com a historiadora, esse mecanismo de diferenciação só ampliava as distinções sociais e econômicas entre lavradores e senhores de engenho, já que a “*própria justiça estabelecia diferenças entre as duas categorias. As isenções e suspensões de execução eram aplicadas, em geral, apenas aos senhores de engenho*”, sendo os lavradores punidos sobre o braço escravo e demais propriedades, por vezes³³.

O relevante papel do lavrador no processo colonizador do século XVII passou a ser subjugado pela distinção econômica e social alcançada pelo senhor de engenho, já que os próprios senhores de engenho passaram a ser proprietários de grandes planteis de cana. Já no século XVIII, ganhará destaque o homem de negócio que irá subjugar, verticalmente, o senhor de engenho, ampliando as marcas de distinção social. O crédito foi o mecanismo utilizado.

No intuito de analisar a legislação portuguesa acerca da execução de dívidas e as prerrogativas dos homens de negócio, mais especificamente no século XVIII e para o Norte do Estado do Brasil, sistematizamos as principais leis, decretos e alvarás sobre o assunto pós-domínio holandês, elencando alguns pontos relevantes ao debate³⁴. Sem querer esgotar aqui a análise, dividimos essa legislação em dois momentos distintos: entre 1663 e 1691 e pós-1694.

Sobre o primeiro momento, em 1663 foi encaminhado um requerimento dos oficiais da Câmara da Bahia a Lisboa e a sua resposta do rei veio através do Alvará de 23 de dezembro do mesmo ano, proibindo que “*se arrematarem os engenhos de açúcar no Brasil pelas dívidas de seus donos, devendo pagar-se os credores pelos rendimentos*”³⁵. Esse alvará, resultado dos pedidos dos oficiais camarários, não citou as lavouras, apenas a ‘fábrica do engenho’. Somente em 1673, fazendo referência a esse Alvará e depois de 10 anos, é que a Coroa apresenta uma provisão estendida a todos os moradores do Estado do Brasil, e não somente da Bahia, para que não se

³³ Vera Ferlini explica que o processo de endividamento ocorria com “*a necessidade de crédito, de recursos para a movimentação do processo produtivo [o que] levava, muitas vezes, à subordinação de lavradores de cana livre ao sistema de cana obrigada*”, p. 229. Ver o capítulo 05 – “*Senhores e lavradores*”, notadamente, o subitem “*Tensão e conflito no mundo dos brancos*”, p. 224-236. Vera Ferline. *Terra, trabalho e poder*, p. 226-227. Esse sistema de ‘cana obrigada’ também foi criticado por contemporâneos, como foi o caso de Antonil. Esse afirmou que “*compra um senhor de engenho a um lavrador que tem cana livre para moer onde quiser, a obrigação de o moer no seu engenho, enquanto lhe não restituir o dinheiro que para isso lhe deu quando comprou a dita obrigação, pratica-se no Brasil muitas vezes, e os letrados o defendem por contrariar o contrato justo, porque isto não é dar dinheiro emprestado com obrigação de moer, mas é comprar a obrigação de moer no seu engenho para ganhar a metade do açúcar, ficando a porta aberta ao lavrador para se livrar desta obrigação todas as vezes que tornar a entregar ao comprador o dinheiro que recebeu*”. André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, p. 104-105.

³⁴ Entre a primeira lei que protegia os senhores de engenho das execuções em 1612 até a 1663, seguimos as pistas de Leonor Freire, para quem essas decisões da Coroa favoreciam uma ‘açúcarocracia’ endividada com os mercadores portugueses que armavam suas naus com capital de inúmeros negociantes, inclusive de outras nações, a fim de vender a crédito os bens europeus e traficarem o açúcar do Brasil. Leonor Freire Costa. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil*, vol. 01, p. 59-61.

³⁵ *Resposta ao Requerimento dos Officiais da Câmara da Bahia de Todos os Santos e Alvará sobre execução de dividas*. Lisboa, 23 de dezembro de 1663. In: José Justino de Andrade e Silva. *Collecção chronologica da Legislação Portuguesa*, segunda série, 1657-1674. Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1856, p. 92-93; 267.

executasse dívidas nas “*fábricas de engenho e lavouras de cana*”, por 6 anos³⁶. A partir desse momento, muitos pedidos foram atendidos pela Coroa, sempre solicitando a renovação por mais 6 anos, baseada nessas prerrogativas dadas anteriormente.

De acordo com os textos das provisões régias, não há uniformidade entre eles nem na forma dos pedidos, tão pouco das instituições e estratos sociais de onde emanaram. Alguns pedidos foram oriundos das câmaras da Paraíba, Pernambuco, Itamaracá; outros dos moradores da Capitania do Rio de Janeiro e da Bahia e outros dos senhores de engenho e lavradores de cana, conjuntamente. Alguns citam, enquanto elemento de proteção contra as execuções de dívidas, somente os engenhos, outros citam os engenhos, lavouras e escravos. Essa variedade de disposições foi encontradas em diversas provisões³⁷.

Em 1694, uma solicitação bem diferente foi atendida pela Coroa “*em respeito ao que me representou por parte dos homens de negócio e mercadores*”, depois de um século com inúmeras provisões atendendo as demandas dos senhores de engenho, era a vez dos homens de negócio. Alegaram ao rei que os senhores de engenho e lavradores “*não só faziam impedir a execução nas fábricas, mas também na propriedade e corpo dos engenhos e lavouras, tudo a fim de não pagarem suas dívidas, em grande dano dos ditos homens de negócio e mercadores*” da Capitania do Rio de Janeiro, solicitando assim esclarecimento por parte do rei para o “*verdadeiro sentido e explicação das palavras*” no que concerne às execuções nas propriedades. Os ditames finais da Provisão eram no sentido eliminar as dúvidas e, portanto, as dívidas não poderiam ser “*executadas por seus credores nas fábricas dos engenhos; porém que nas propriedades dos ditos engenhos e lavouras*”, através de execução e arrematação na forma da Lei”³⁸. É preciso diferenciar aqui fábrica e engenho. De acordo com as pesquisas de Geraldo Gomes, “*fábrica, como também é denominado o edifício ou conjunto deles destinados à produção do açúcar*” foi utilizado para diferenciar de engenho, que, “*em Pernambuco, designa toda a propriedade rural onde se produzia o açúcar*”³⁹. Sendo assim, a execução poderia ocorrer nos partidos de canas, terras e equipagens existentes no engenho, mas não na núcleo produtivo, ou seja, na fábrica, que constitui as moendas, os escravos e os diversos equipamentos.

³⁶ José Justino de Andrade e Silva. *Collecção chronologica da Legislação Portuguesa*, segunda série (1675-1683) e suplemento a segunda série (1641-1685). Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1857, p. 313.

³⁷ A carácter de exemplo, citamos: José Justino de Andrade e Silva. *Collecção chronologica da Legislação Portuguesa*, segunda série (1675-1683), partir de 1674 a 1683, p. 314; 326; 360 e 370 e José Justino de Andrade e Silva. *Collecção chronologica da Legislação Portuguesa*, 1683-1700, para 1684: p. 06; 1686: p. 84-85 e 1691: p. 268.

³⁸ José Justino de Andrade e Silva. *Collecção chronologica da Legislação Portuguesa*, 1683-1700. Lisboa: Imprensa Nacional, 1859, p. 359.

³⁹ Geraldo Gomes. *Engenho e arquitetura*. Tipologia dos edifícios dos antigos engenhos de açúcar de Pernambuco. Recife: Fundação Gilberto Freyre, 1998, p. 31.

Um novo precedente se abriu naquele momento. Embora as provisões promulgadas pela Coroa posteriormente, como as de 1695 e 1697⁴⁰, ainda trouxessem resquícios das provisões anteriores a 1694, no fato de as demandas dos homens de negócio serem atendidas frente aquelas dos senhores de engenho corroboram com a perspectiva de que no século XVIII a força política dos negociantes foi ganhando expressão. Logo na primeira semana do século XVIII, o rei permitiu que as execuções de dívidas dos credores em Pernambuco fossem realizadas sobre “*os escravos da casa, ouro, prata e mais móveis que os devedores oferecerem ou lhes forem achados*”. Se não fossem suficientes que “*se arrematem também seus frutos pelo ano ou anos que bastarem, para que o arrematante dê logo sem demora ao credor sua dívida principal e custas*”⁴¹.

A proteção política que os negociantes foram obtendo já durante o início do século XVIII foi narrado por Manuel dos Santos no contexto dos embates entre negociantes e senhores de engenho a partir de 1711. Ele registou que os senhores de engenho de Olinda passaram “*a maquinar quantos danos queriam que o Recife e seus moradores experimentassem, sendo os primeiros o saque das fazendas e romper os livros das contas, para assim ficarem isentos de pagarem as dívidas*”⁴². O ódio às dívidas e o respaldo da Coroa para a execução também foram motivos de oposição dos senhores de engenho de Olinda aos negociantes de Recife.

As negociações em torno da produção futura do engenho já eram usuais entre os homens de negócio, senhores de engenho e lavradores. Antonil afirmou em 1711 que “*quem compra ou vende antecipadamente pelo preço que valerá o açúcar no tempo da frota, faz contrato justo porque assim o comprador como o vendedor estão igualmente arriscados*”⁴³. O comprometimento da venda antecipado foi, portanto, um mecanismo utilizado para mitigar riscos, sendo uma prática usada como garantia dos credores. Todavia, um século depois de Antonil, Henry Koster sugeriu uma relevante mudança na posse das propriedades e a relação com os créditos no Norte do Estado do Brasil. Sobre os homens de negócio do Recife e a posse dos engenhos, afirmou em 1816 que “*muitos dos comerciantes possuem agora essa espécie de propriedade, a qual lhes caiu às mãos ou em pagamento de dívidas ou por compra; esses homens não têm preconceitos a vencer no que se relaciona a qualquer plano especial de ação*”⁴⁴. O crédito e as dívidas, fosse por consensual negociação de pagamento na produção futura, fosse por querelas judiciais, acabaram fazendo com

⁴⁰ José Justino de Andrade e Silva. *Collecção chronologica da Legislação Portuguesa*, 1683-1700. Lisboa: Imprensa Nacional, 1859, p. 360; 365 e 403.

⁴¹ *Provisão sobre execução de dívidas em resposta aos Oficiais da Câmara da Capitania de Pernambuco*. Lisboa, 08 de janeiro de 1700. José Justino de Andrade e Silva. *Collecção chronologica da Legislação Portuguesa*, 1683-1700, p. 456.

⁴² Manuel dos Santos. “Calamidades de Pernambuco” (1712 e versão definitiva 1749). Recife: Governo de Pernambuco, 1986, p. 42.

⁴³ André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, p. 104-105.

⁴⁴ Henry Koster. *Viagens ao nordeste do Brasil*, vol. 2, p. 526.

que, em alguma medida e em alguns casos, o engenho e o preço de venda do açúcar diretamente saído do engenho também fossem controlados pela figura do negociante.

A pesquisa também nos revelou alguns casos de endividamento e execução de dívidas por parte dos negociantes. A caráter de exemplo, podemos citar o caso de Isabel Houblon, viúva de um negociante português que logo após a morte do marido buscou cobrar as dívidas que os senhores de engenho e lavradores de Itamaracá e Paraíba tinham com ele. Delegou como procurador para suas cobranças o negociante assentado em Pernambuco, Henrique Gibbin. Em 1727, solicitou ao Conselho Ultramarino a execução de uma dívida no valor de 1:387\$086 réis contra António Monteiro, senhor de engenho e devedor de seu marido e, naquela altura, rendeiro do engenho Boa Vista, distrito de Itamaracá⁴⁵. Essa dívida de António Monteiro com seu credor adentra noutro problema maior: as dívidas contraídas no ato da compra ou arrendamento do engenho, uma vez que o interessado no engenho acabava se responsabilizando pela dívidas ao qual o engenho estava obrigado com a Fazenda Real e demais credores, como foi o caso do Engenho São Francisco da Várzea.

A longa história do Engenho São Francisco da Várzea, no Recife, sito à margem direita do Capibaribe, foi marcada por uma série de proprietários diferentes, sucessivos reordenamentos e execuções de dívidas. De acordo com algumas referências⁴⁶, esse engenho foi fundado ainda no final do século XVI, tendo sido modernizado a partir de 1874, quando foi comprado pelo Barão de Muriceba, sobrevivendo até o século XX e sendo transformado numa usina de produção açucareira⁴⁷. A história desse engenho no século XVIII constitui um relevante exercício histórico a fim de problematizar aspectos relacionados ao crédito, endividamento e execução de dívidas por parte tantos dos homens de negócio, como por parte da Coroa, sob os auspícios da Fazenda Real.

Por meio de uma justificação judicial lavrada no cartório de Manoel de Aranda, tabelião público do Judicial e Notas de Olinda em 1725, com “*testemunhas judicialmente perguntadas*”, o Capitão José Camelo Pessoa, proprietário do Engenho São Francisco da Várzea naquele momento, encaminhou ao rei um requerimento de prorrogação de execução de dívidas que lhe foi contraída por compra. Essa justificação com o testemunho de 7 homens, sendo 5 lavradores de canas e 2

⁴⁵ *Requerimento de Isabel Houblon solicitando passar provisão para expedir carta executória contra António Monteiro*. Lisboa, 30 de janeiro de 1727. AHU, Paraíba, cx. 07, doc. 539.

⁴⁶ Fazendo referência a um outro engenho num testamento de 1671, esse afirma ficar “*junto e adiante do Engenho S. Francisco da Várzea, de André Vidal de Negreiros*”. Francisco Augusto Pereira da Costa. *Anais Pernambucanos*, 1635-1665. Vol. 03. Recife: FUNDARPE, 1983, p. 229. Algumas pistas sobre esse engenho encontramos em Maria Rodrigues. *São Francisco da Várzea ou de Maria Barrosa/Várzea do Capibaribe/Recife*. Disponível em: <<http://engenhosdepernambuco.blogspot.com.br>>. Data de acesso: 11 de janeiro de 2015. Sua atividade e propriedade no século XVII é descortinada por Evaldo Cabral de Mello. *O bagaço da cana: os engenhos de açúcar do Brasil holandês*. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2012, p. 60-61.

⁴⁷ Peter L. Eisenberg. *The sugar industry in Pernambuco: modernization without change, 1840-1910*. Berkeley and Los Angeles, California: University of California Presse, 1974, p. 48-49.

senhores de engenho, todos proprietários na região circunvizinha ao engenho de José Camelo Pessoa, foi arrolada junto ao requerimento afim de resguardar a veracidade das informações do solicitante.

Ao adquirir por volta de 1718 um “*engenho de fazer açúcar*”, chamado São Francisco da Várzea do seu antigo proprietário, o Capitão Manoel Pereira da Costa, por 60.000 cruzados de réis, João Camelo Pessoa acabou por assumir uma antiga dívida do proprietário com a Fazenda Real de Itamaracá, com pagamentos anuais de 3.000 cruzados a cada frota, até totalizar 22.000 cruzados. Como vimos no capítulo 02, a chegada das frotas também marcava o tempo dos pagamentos e de honrar os compromissos. Os argumentos do Capitão José Camelo Pessoa para a prorrogação da cobrança da dívida em 7 anos e declaradas por suas testemunhas foram baseadas em assertivas como: grande diminuição no rendimento dos engenhos, o preço dos escravos, alto preço da farinha etc., sendo o pleito atendido pelo rei ⁴⁸. É relevante frisar que em 1725, ano da solicitação, o proprietário anterior do engenho, Manoel Pereira da Costa, já era falecido desde 1711 e contraíra dívidas com a Fazenda Real de Itamaracá por meio de antigos contratos que possuía. Além do mais, essa dívida a que ficou obrigado o engenho foi o pagamento de parte dos bens que o defunto era devedor a vários sócios e credores, como foi o caso de Diogo Machado, morador da Capitania da Bahia, em que Fazenda Real tornou-se credora do engenho para que não se executasse as dívidas na venda do mesmo ⁴⁹.

Novos requerimentos foram enviados ao rei. Dessa vez um pedido de prorrogação de cobrança da dívida que José Camelo Pessoa tinha com a Fazenda Real de Pernambuco: 11.000 cruzados de outro engenho de que também foi rendeiro chamado Engenho da Boa Vista, o que torna o caso mais confuso e complexo. Note-se que as dívidas desse engenho foram contraídas no ato da compra, pois o devedor anterior era António Monteiro, aquele que foi o rendeiro anterior do engenho e que tinha dívidas com o negociante português falecido. Esse emaranhado de situações atesta que as dívidas dos engenhos, em alguma medida, eram atreladas ao próprio engenho e tornavam-se responsabilidades dos seus futuros rendeiros e proprietários ⁵⁰. Estes, tendo a Fazenda Real como credora, acabavam se obrigando a pagar rendas anuais a Coroa.

⁴⁸ *Instrumento público lavrado em cartório com o teor de uma justificação a favor do Capitão-mor Joseph Camelo Pessoa*. Recife, 13 de julho de 1725. AHU, Pernambuco, cx. 33, doc. 3039 e anexos.

⁴⁹ Ver a série de documentos constantes de uma solicitação iniciada em 1756 do testamenteiro do Capitão Manoel Ferreira da Costa e suas dívidas em: AHU, Pernambuco, cx. 80, doc. 6681 e anexos.

⁵⁰ *Requerimento e outros documentos do coronel José Camelo Pessoa ao rei, pedindo ordem para o provedor da Fazenda Real de Itamaracá fazer compensação ao suplicante, e o ouvidor da Paraíba, tirar devassa dos descaminhos dos rendimentos sequestrados de seu engenho*. Recife e Lisboa, 1745. AHU, Pernambuco, cx. 61, doc. 5266 e anexos.

Em 1730, José Camelo Pessoa pedia que a dívida de Pernambuco fosse executada em “600 arrobas de açúcar ou 600 mil réis em dinheiro por pagamento de cada uma das frotas”⁵¹. O parecer do Governador de Pernambuco foi em favor de José Camelo Pessoa, “visto que no Brasil não haver quem faça compra de propriedade senão a pagamentos e assim será mudar de devedor, para outro devedor”⁵².

Expediente que foi se tornando comum ao longo do século XVIII, a execução de dívidas por parte dos negociantes recrudescer com a CGPP. Como veremos no capítulo 07, as execuções de dívidas, ou seja, o reconhecimento judicial da dívida e seu processo oficial de cobrança, por parte da Companhia foi um expediente utilizada já desde os seus primeiros anos de funcionamento. Nossa pesquisa identificou pelo menos 374 processos individuais de execuções de dívidas da CGPP, arroladas pelo Guarda Livro da administração dos fundos da Companhia em Recife, entre 1765 a 1793. A título de exemplo, podemos citar a execução dos engenhos Massangana e Itabaiano em Pernambuco e Bombarda em Alagoas, ainda durante o funcionamento da Companhia por dívidas de seus respectivos donos⁵³.

Uma companhia formada por capital acionista, sob os auspícios da Coroa, com consulado e juiz privativo, no afã de monopolizar negócios e maximizar lucros, conseguiu penhorar e tomar inúmeras propriedades no Norte do Estado do Brasil. Em 1791, os oficiais da Câmara de Goiana clamavam, com narrativas barrocas, suas aflições: “*Ainda os Povos desta infeliz parte da América, remediados e pobres, não acabaram de expurgar as lágrimas aquelas que pelo infinito número de precatórios que contra eles despedem todos os dias os Administradores dos fundos da Companhia extinta, apreendendo-lhes os seus bens*”⁵⁴. Penhora de bens foi o caso de Manoel Ferreira Braga que em 1776 contraiu uma dívida de 5:340\$481 réis com a Companhia e, depois de falecido, sua viúva Teresa de Jesus Rigueira requereu ao rei para que se devolvesse os bens do casal penhorados de uma dívida que já alcançava a soma de 11:086\$820 em 1801, devido aos juros e multas⁵⁵.

⁵¹ *Requerimento de José Camelo Pessoa ao rei pedindo ordens para executar suas dívidas na forma cita*. Recife, 16 (?) setembro de 1730. AHU, Pernambuco, cx. 42, doc. 3749 e anexos.

⁵² *Parecer do Governador de Pernambuco sobre a solicitação de José Camelo Pessoa*. Recife, 24 de agosto de 1732. AHU, Pernambuco, cx. 42, doc. 3749 e anexos. Outros documentos mostram cobranças de dívidas do Capitão José Camelo Pessoa com outro engenho que também lhe pertencia. Ver: *Requerimento do coronel José Camelo Pessoa ao [D. João V], pedindo autorização para concluir a compra do engenho São Francisco da Várzea, na capitania de Pernambuco, a fim de poder saldar dívida com a Fazenda Real*. Recife, 19 de dezembro de 1738. AHU, Pernambuco, cx. 53, doc. 4622 e anexos.

⁵³ Antonio Ferreira de Araújo. *Relação do estado das execuções que a Companhia faz a seus devedores entre 1665 a 1793*. Recife, 07 de setembro de 1793. Manuscrito. AHU, Relação de Devedores à CGPP, Códices 1.155 e 1.898.

⁵⁴ *Carta dos oficiais da Câmara de Goiana à rainha sobre os problemas tidos com a cobrança das dívidas da extinta Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Goiana, 11 de maio de 1791. AHU, Pernambuco, cx. 177, doc. 12376.

⁵⁵ *Requerimento de Teresa de Jesus Rigueira, viúva de Manoel Ferreira Braga, ao príncipe regente pedindo restituição dos bens do casal injustamente penhorados por conta de uma dívida com a Companhia*. Recife, 02 de dezembro de 1801. AHU, Pernambuco, cx. 230, doc. 15.535.

Estudos aprofundados sobre as propriedades açucareiras e as questões creditícias são necessários. Todavia, foi possível elencar alguns pontos relevantes para compreendermos o papel desempenhado pelo crédito do homem do negócio e da própria Fazenda Real, na fidelização de venda da produção dos engenhos, assim como na aquisição das propriedades. Ao passo que iam se endividando os segmentos envolvidos, o homem de negócio controlava os preços do açúcar adquiridos na colônia, muitas vezes desconsiderando os problemas no plantio da cana e na produção do açúcar.

Uma vez produzido o açúcar, era hora de seguir aos mercados de destino. Como descreveu Daniel Strum, “*seco, o açúcar era posto nas caixas já preparadas, vedadas por dentro com folhas de bananeira e barro socado por pilões, de modo que ficasse unido e homogêneo*”⁵⁶. A produção das caixas requeria madeira e técnicas próprias de acondicionamento, além de deterem as marcas feitas a ferro quente identificando o engenho e o tipo de açúcar. Os comerciantes e a existência de uma ativa e complexa comunidade mercantil ligada à praça do Recife constituíram-se um importante estrato social que qualificou e dinamizou esse negócio e, portanto, relevante ao estudo que se apresenta. No entanto, os senhores de engenho também poderiam eles mesmos, ‘por sua conta e risco’, comercializar seus açúcares ou consignar com outros interessados o seu transporte.

A qualidade e o tipo do açúcar são essenciais para determinar o preço, mas é preciso equacionar a distância entre as unidades produtivas e o porto atlântico do Recife, os custos e emolumentos pagos à Coroa, assim como é preciso buscar melhores condições e preços para as caixas, fechos, caras e pipas de melaços singrarem os mares. Os problemas relacionados ao escoamento e o transporte do açúcar serão aqui trabalhados em duas perspectivas: das áreas produtivas aos armazéns da Alfândega do Recife (articulação entre engenho e praça) e o papel dos negociantes instalados em Recife; e dos navios atlânticos ao porto de Lisboa (transporte marítimo e articulação entre os portos) e o papel dos negociantes e armadores portugueses. Seguimos muitas das questões suscitadas pelos trabalhos de Leonor Freire Costa e Daniel Strum, tendo acrescentado e avançado em algumas questões mais pontuais, como é o caso dos custos e fretes do escoamento do açúcar das unidades produtivas ao porto do Recife.

“*Nos engenhos à beira-mar, levam-se as caixas ao porto desta sorte: com rolos e espeques (pedaço de madeira) passam uma [caixa de açúcar] atrás de outra*”, vindas da “*casa da caixaria para uma carreta, feita para isso mesmo mais baixa, e sobre esta se leva cada caixa até o porto, puxando pelas cordas os negros*”. Se os engenhos estão “*terra dentro, vem cada caixa sobre um carro, com três ou quatro juntas de bois, conforme as lamas que hão de vencer*”. Ao chegar as caixas no porto, “*passam sobre tábuas grossas a pique para o barco; e ao entrar, hão de ter mão nela com socairo (cordas que sustentam) para que não caia de pancada e padeça algum detrimento*”. Em todo esse processo, “*custa caro o descuido*”. Uma vez no barco, “*se hão de arrumar as caixas muito bem para que vão seguras; nem se metam mais, antes menos das que o barco pode receber e levar; e seja forte e bem velejado, e com arrais prático das coroas e pedras, e*

⁵⁶ Daniel Strum. *O comércio do açúcar*. Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630). Rio de Janeiro: Versal; São Paulo: Odebrecht, 2012, p. 157.

com marinheiros não atordoados da aguardente, saindo com bom tempo e maré”. Concluiu Antonil essa narrativa sobre o caminho que as caixas percorrem, afirmando: “*com isso se tem levado o açúcar do canavial, onde nasce, até os portos do Brasil, donde navega para Portugal para se repartir por muitas cidades da Europa*”⁵⁷.

Sumacas, carroças e naus; rolos, tábuas e trapiches; caminhos terrestres, fluviais e marítimos. Dos engenhos aos armazéns e dos trapiches aos barcos: escravatura e jornaleiros diversos. De um porto ao outro: marinheiros e conferentes de carga. Esse movimento das caixas de açúcar pressupõe uma série de etapas e empregos diversos, o que requerer trabalho e recursos. No início do século XVIII, por exemplo, cada caixa de açúcar que vem do engenho por mar pagava uma pataca de frete. O preço mudava se o trapicheiro ou o caixeiro do trapiche tivessem feito acordo antecipado com o proprietário do açúcar que estava sendo enviado.

Se Antonil narrou os caminhos do açúcar de engenhos próximos ao porto atlântico do Recife, Henry Koster narrou os caminhos fluviais e terrestres mais longínquos. Na Vila de Goiana, por exemplo, “*uma das maiores e mais florescentes da Capitania de Pernambuco [...], os agricultores têm a vantagem do transporte por água, para o Recife, de suas caixas de açúcar*”. Já a Paraíba, seu comércio é “*pouco considerável*”, e mesmo “*o rio [Paraíba] permitir que navios de 150 toneladas transponham a barra*”, mesmo assim, “*a regular alfândega é raramente aberta*” e os habitantes do Sertão, do interior, vão mais ao Recife por este apresentar pronto mercado aos seus produtos. O porto do Recife recebe navios maiores, oferecendo facilidades para embarque e desembarque de mercadorias, conseqüentemente, obtém a preferência”⁵⁸.

A história dos caminhos fluviais do açúcar no Norte do Estado do Brasil, ganhou contribuições de Manuel Correia de Andrade e Gilberto Osório de Andrade. Numa série de relatórios sobre a poluição de rios por contaminação de resíduos oriundos de usinas de açúcar no século XX, os autores de “*Os rios-do-açúcar no Nordeste oriental*” traçaram considerações históricas relevantes sobre os caminhos fluviais que desembocavam no porto do Recife.

⁵⁷ André João Antonil. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, p. 174. Uma curiosa informação do Estado do Brasil, sem data, dá uma noção sobre os portos de Pernambuco e Bahia, no qual “*nesta distância há muitos portos navegáveis de sumacas, que conduzem os gêneros que há por esta costa ou para a Bahia, ou para Pernambuco, e são todos estes portos incapazes de poder entrar neles navios*”. Informação do Estado do Brasil e de suas necessidades. In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo 25, Rio de Janeiro: 1862, p. 468.

⁵⁸ Henry Koster. *Viagens ao Nordeste do Brasil*, vol. 01, p. 86-87 e 128-129. Como afirmou Fernand Braudel, “*rotas e cidades, cidades e rotas não passam de um único equipamento humano do espaço*”. E mais, “*o destino do mar apenas se deve frequentemente ao triunfo de uma rota*”. Fernand Braudel. *O Mediterrâneo e o Mundo mediterrânico na Época de Felipe II*. Vol. 01, p. 310-312. Ver também as considerações de Maria Lígia Prado e Maria Cristina Luizetto para quem “*a navegação de cabotagem, ainda que em condições não muito favoráveis, tornou-se o principal meio de ligação entre as províncias, escoando a produção regional e articulando o abastecimento e a comunicação em vários centros*”. Maria Lígia C. Prado; Maria Cristina Z. Luizetto. Contribuição para o estudo do comércio de cabotagem no Brasil, 1808-1822. *Anais do Museu Paulista*, tomo XXX, 1908-1981, São Paulo, 1981, p. 159-196.

Para a região sul da Capitania do Rio Grande do Norte, o açúcar não desempenhou grande papel econômico e a produção ficou restrita ao histórico engenho de Cunhaú e as canas “*confinadas a algumas das pequenas várzeas meridionais da zona Litoral-Mata*”, tendo como um dos rios do açúcar, o rio Ceará-Mirim, em oposição ao nome da Capitania Siára-Grande. Já na Capitania da Paraíba, dentre os vários rios do açúcar destacam-se o Mamanguape e o Paraíba do Norte. O rio e a bacia do Mamanguape constituíram-se uma importante área econômica, tanto na produção de açúcar como na extração de madeiras. Já o Paraíba do Norte foi o mais relevante de todos os rios da Capitania da Paraíba: caixas e caixas seguiram seu curso em busca dos mercados europeus, via Recife⁵⁹.

Ainda sobre os rios da Paraíba e os negócios por Pernambuco, relevante é o caso dos fabricantes de açúcar da região de Mamanguape. No fim do século XVIII, o capitão-mor da Paraíba tentou modificar as rotas de escoamento que os produtores e negociantes da Paraíba utilizavam para comercializar os gêneros da terra e os produtos europeus. Tentando aumentar o movimento atlântico do porto da Paraíba que tinha, em média, duas viagens atlânticas por ano para Lisboa, buscou coagir os produtores e negociantes a usarem o porto da Paraíba. Estes, por sua vez, tiveram que buscar seus representantes na Câmara da Vila de Montemor para explicar, diretamente a rainha D. Maria I, o motivo pelo qual enviavam sua produção para o Recife. Alegavam que além da baixa movimentação portuária disponível para o comercialização de produtos, “*a comunicação da Vila de Recife, de onde vêm diversos barcos anualmente, carrega[m] no Rio Mamanguape [...] toda a qualidade de efeitos que cultivam e produz, levando-lhe em retorno os víveres da Europa e escravos de Guiné*”⁶⁰. As constantes negociações entre os senhores de engenho e lavradores de cana da região de Mamanguape com os negociantes no Recife possibilitaram a criação de uma rota mercantil segura, onde se transacionavam escravos e caixas de açúcar.

A regulamentação sobre as caixas e o seu transporte é um importante elemento para entendermos as dinâmicas de escoamento do açúcar. No início do século XVIII, os senhores de engenho de Pernambuco, juntamente com os oficiais da Câmara do Rio de Janeiro, reclamaram à Coroa sobre a delimitação do tamanho das caixas de açúcar e a concorrência com os fretes do estaque real do Pau Brasil. Os quase trinta engenhos situados na freguesia de S. Lourenço da Mata, em 1698 ficavam a doze e até dezesseis léguas do Recife. “*Por ser para o sertão, só por terra se pode conduzir o seu açúcar para a dita praça, a qual a condução é muito dificultosa, não só pelo*

⁵⁹ Gilberto Osório de Andrade. *Os rios-do-açúcar do Nordeste Oriental: o rio Ceará-Mirim*. Vol. 01, p. 27-35; Manuel Correia de Andrade. *Os rios-do-açúcar do Nordeste Oriental: o rio Mamanguape*. Vol. 02, p. 23-28 e Gilberto Osório de Andrade. *Os rios-do-açúcar do Nordeste Oriental: o rio Paraíba do Norte*. Vol. 03, p. 32.

⁶⁰ Carta dos oficiais da vila de Montemor-o-Novo, à rainha D. Maria I, sobre a relação histórica do comércio das vilas do rio Mamanguape com a praça do Recife. Vila de Montemor-o-Novo, 20 de abril de 1792. AHU, Paraíba, cx. 31, doc. 2257.

longe, mas também pelo áspero do seu caminho, que é totalmente impossível quando as inundações e invernadas são grandes". Uma ordem real expedida em 15 de dezembro de 1695 para o Rio de Janeiro e um Alvará de 1698 estendido a todo o Estado do Brasil ⁶¹, que restringia o peso máximo de 40 arrobas por caixa de açúcar, foram reclamadas pelos senhores de engenho, com cartas remetidas ao Rei, alegando prejuízos no valor do frete.

Em cartas oriundas de Pernambuco e do Rio de Janeiro, os senhores de engenho alegavam que o preço de condução das caixas era calculado pelo número delas, e não pelo peso. Sendo assim, *"a fim de evitar o excessivo preço de condução das caixas, e evitar maior número delas, costumam fazê-las grandes, com maior número de arrobas"*. Além disso, os que conduziam as caixas cobravam, nesse período, uma média entre seis a oito mil réis por cada caixa, sendo que *"muitas vezes não acham que lhes conduza por esse preço, por se dividirem quase todos os carros desta freguesia (São Lourenço da Mata, Pernambuco) com a condução do Pau Brasil de Vossa Majestade"* ⁶². O parecer do Conselho Ultramarino era que o pedido dos senhores de engenho em Pernambuco em aumentar o tamanho das caixas era *"inotificadíssimo"*.

Delimitar o volume máximo de arrobas em cada caixa de açúcar foi uma medida estratégica, do ponto de vista da qualidade do produto, do transporte e, principalmente, da reexportação para as praças europeias a partir de Portugal. Caixas com quase a metade do volume usual permitiam maior facilidade na sua abertura e análise da qualidade, quando entravam nas alfândegas, ainda na colônia. Melhor acomodação nos lastros do navio, assim como entrada e saída da carga e, finalmente, a *"diligência de perderem os homens de negócio dessa Corte"*, tendo em vista que *"os estrangeiros comprem melhor, porque pagam os direitos de saída no Consulado por caixas, e não por peso"* ⁶³.

Além dos valores dos fretes, era preciso pagar a pesagem das caixas. A regulação do peso das caixas pressupunha que estas fossem aferidas a fim de se verificar se o peso está concordante com as normas, além de indicar o preço que as caixas poderiam chegar no mercado. Na cidade da Paraíba, no Passo do Varadouro, constava existir em 1734 uma balança pública, *"na qual se pesam todas as caixas de açúcar, de que se paga \$120 réis seja grande ou pequena"*. Essa balança era

⁶¹ *Ordem do Rei D. Pedro II ao Governador da Capitania do Rio de Janeiro sobre as caixas de açúcar*. Lisboa, 15 de dezembro de 1695. AHU, Rio de Janeiro, cx. 19, doc. 2104 e *Alvará sobre o peso das caixas de açúcar que chegam a Alfândega de Lisboa*. Lisboa, 14 de novembro de 1698. In: José Justino de Andrade e Silva. *Collecção choronologica da Legislação Portuguesa* (1683-1700). Lisboa: Imprensa Nacional, 1859, p. 422-423.

⁶² *Carta dos oficiais da Câmara da cidade do Rio de Janeiro ao rei sobre a lei que determina o peso das caixas do açúcar*. Rio de Janeiro, 14 de junho de 1698. AHU, Rio de Janeiro, cx. 6, doc. 653, e *Representação dos moradores e senhores de engenhos da capitania de Pernambuco ao rei sobre o transporte do açúcar*. Pernambuco, 7 de novembro de 1698. AHU, Pernambuco, cx. 18, doc. 1762.

⁶³ *Carta do governador do Rio de Janeiro, Luís Vaia Monteiro ao rei, sobre a ordem régia para uniformizar o peso das caixas de açúcar*. Rio de Janeiro, 18 de agosto de 1728. AHU, Rio de Janeiro, cx. 19, doc. 2104.

gerida pela câmara e arrendada por contrato⁶⁴.

Uma vez que as caixas chegassem ao porto do Recife e dessem entrada na Alfândega, as que não estivessem pesadas, deveriam ser aferidas. As já pesadas e acompanhadas de selos e postagens seriam apenas verificadas se a qualidade do açúcar existente na caixa coincidia com a que estava declarada nas marcas feitas a ferro em brasa nas laterais da caixa. Nesse momento, também se pagavam os direitos de postagem e entradas no armazém. Em 1713, foi remetido ao negociante Francisco Pinheiro, em Lisboa, um carregamento de 9 caixas de açúcar totalizando 306 arrobas entre açúcar branco e mascavado. Para os gastos diversos, incluindo os negros que trabalharam na balança e as marcas, foram pagos \$320 réis por caixa. Pagou-se também a documentação de despacho da carga e 4% de comissão de remessa⁶⁵. Pagos os emolumentos e despachados todos os selos e papéis e se é chegado o navio em que seriam embarcadas as caixas, era hora dos custos com o trapiche e negros carregadores. Em 1746, se pagavam “os pretos a \$160 réis cada um conforme é a dita descarga”, além de se pagar taxas para o uso de “guindastes, correntes, cabos, rodas, cavilhas, sapatilhas, aspás, arrumações e despesas necessárias para o mesmo”⁶⁶. Esses custos no embarque das caixas poderiam estar embutidos nas comissões de remessa, como ficaram as caixas de Francisco Pinheiro em 1713.

De acordo com uma “*Relação de todos os barcos que há neste porto de Pernambuco, e tem senhorios nesta praça do Recife*” produzida em 1749⁶⁷, constava existir naquele ano 56 barcos que carregavam caixas de açúcar e eram pertencentes aos negociantes do Recife. Dos barcos listados, apenas nove carregavam mais de 100 caixas de açúcar e a grande maioria não chegava a transportar 60 caixas. Entre os proprietários das maiores embarcações temos o negociante Francisco Gomes da Costa que possuía um barco com capacidade para 130 caixas de açúcar e conduzia caixas dos engenhos de Olinda a Recife, além de escravos de Recife ao Rio de Janeiro⁶⁸. O maior número de embarcações registradas pertenciam ao reinol vivendo em Recife desde pelo menos a década de 1720, José Vaz Salgado. Esse minhoto fez imensa fortuna a partir de variados negócios, entre eles o comércio do açúcar e o seu transporte das áreas produtivas ao porto do Recife, somados aos partidos de couro, nos seus cinco barcos. Quanto ao negócio dos couros é possível que os barcos de

⁶⁴ Carta do capitão-mor da Paraíba, Pedro Monteiro de Macedo ao rei D. João V sobre haver, no passo do Varadouro da cidade da Paraíba, uma balança pública, na qual se pesam as caixas de açúcar. AHU, Paraíba, cx. 09, doc. 761.

⁶⁵ Conhecimento de carga enviada no Recife por Julião da Costa Aguiar para Francisco Pinheiro, em Lisboa. Recife, 30 de setembro de 1713. In: Luis Lisanti. *Negócios coloniais*, p. 171-172.

⁶⁶ Certificação de rendimentos e custos apresentados pelo trapicheiro Gabriel Gonçalves de Carvalho na Alfândega de Pernambuco. Recife, 30 de abril de 1746. AHU, Pernambuco, cx. 63, doc. 5367.

⁶⁷ Informação geral da Capitania de Pernambuco, 1749. In: *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*. Vol. XXVIII, 1906. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1908, p. 431-433.

⁶⁸ George Cabral. *Tratos e Mofatras*. O grupo mercantil do Recife colonial (c.1654-c.1759). Recife: EDUFPE, 2012, p. 309-310.

José Vaz Salgado tenham realizados diversas viagens entre os portos continentais de Aracati e outros, pois o mesmo chegou a possuir unidades pecuaristas nos sertões das Capitanias do Rio Grande do Norte e Ceará⁶⁹, como também foi o caso de João da Costa Monteiro, como veremos no capítulo seguinte.

Em suma, o mercado de transportes que dizia respeito ao tráfego do açúcar das áreas produtivas aos portos, controlado, em grande medida, pelos negociantes do Recife, detém sua relevância, tendo em vista que o mercado de fretes e custos da navegação de cabotagem, também incidia sobre o preço final do açúcar.

De porto a porto. Recife, Lisboa.

Em 1703, em meio a papéis diversos, moedas e letras de câmbio, o já respeitado negociante Francisco Pinheiro passou a arquitetar a expansão dos seus negócios no mundo colonial. O primeiro passo foi decidir quem seria seu agente quando do início de suas atividades de mercador em Recife. Foi escolhido João Gonçalves Reis, nascido na freguesia de S. Pedro de Morgado, termo de Montealegre em Portugal, na altura com 31 anos e já residindo em Recife⁷⁰. Em seguida, Francisco Pinheiro avaliou que mercadorias compensavam o risco do negócio inicial e analisou, a partir dos seus estoques, o tipo, a quantidade e quais precisariam ou não serem compradas para o empreendimento. O terceiro passo foram os contratos de fretamento dos navios e, como era de costume no transporte atlântico, dispersão das cargas diminuía os riscos, e, portanto, buscou armação em dois navios diferentes: Nossa Sr.^a da Conceição e St.^o António e na curveta Nossa Sr.^a Atalaia e S. Bernardo.

Convicto da lucratividade da negociação e do envio do açúcar, foi acertada previamente uma arqueação de retorno com o mestre da corveta, o Capitão Agostino Ribeiro Praça, ao ser fretada uma quarta parte da tonelagem de registro da embarcação para trazer os açúcares provenientes da negociação⁷¹. Junto com os mestres foram preparados os papéis e entre eles os *Conhecimento de Cargas* copiados igualmente em 4 vias para o caso de perda da carga ou dos documentos, dar validade do despachado. Avalizados os contratos e possivelmente registrados no notário, era a vez de Francisco Pinheiro escrever uma carta ao seu agente noticiando a negociação e

⁶⁹ George Cabral. *Tratos e Mofatras*. O grupo mercantil do Recife colonial (c.1654-c.1759). Recife: EDUFPE, 2012, p. 127-134.

⁷⁰ Dados biográficos de João Gonçalves Reis foram consultados em George Félix Cabral. *Tratos e mofatras*, p. 332-333.

⁷¹ Leonor Freire Costa chama atenção para a distinção entre a tonelagem de registro (arqueação) e a tonelagem de deslocação (porte útil). Isso porque é preciso equacionar que nem toda a capacidade do navio pode ser usada para o transporte de mercadorias, tendo em vista o peso e o volume da tripulação, apetrechos, suprimentos etc.; tudo para o funcionamento, manutenção e navegação da nau. Leonor Freire Costa. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil*, p. 180 e seguintes.

os procedimentos a serem adotados.

Francisco Pinheiro enviou no segundo semestre de 1703 para João Gonçalves Reis, no Recife, cinco barris de azeite português, 159 barras de ferro possivelmente compradas em Londres ou Madri e outras miudezas. Os preços mínimos que deveriam ser vendidos esses produtos foram declarados, cabendo ao agente conseguir sempre o a melhor ofertava pois ganhava por comissão na porcentagem da venda. Os ganhos de João Gonçalves Reis também foram descritos: 6% na venda de todos os produtos. Essa negociação ainda implicava uma cobrança de dívidas ao qual João Gonçalves Reis ganhou 2% enquanto cobrador. Uma letra de risco passada por Gonçalo de Freitas Barracho à Francisco Pinheiro para ser descontada, no Recife, em Felipe Gusmão que era devedor de Gonçalo e este, por sua vez, de Francisco.

Praticamente seis meses depois do envio dessa carga europeia, a primeira negociação de Francisco Pinheiro no Recife foi quase que totalmente liquidada. Chegaram a Lisboa em meados de 1704 11 caixas de açúcar branco e 10 caixas de mascavado, totalizando algo em torno de 620 arrobas, tudo por conta e risco de Francisco Pinheiro. O mais relevante é que todos os custos de fretes e emolumentos pagos à Coroa, assim como a compra do açúcar, puderam ser pagos com a negociação dos produtos europeus. Não sabemos qual foi o custo dos produtos enviados por Francisco Pinheiro e, portanto, não é possível saber o lucro obtido na venda. No entanto, sabemos que todos os custos dos produtos europeus, tanto para compra como para o envio, assim como todos os custos do açúcar, como também para compra e para o envio, foram cobertos, além de João Gonçalves Reis ter ficado devendo 1\$760 réis a Francisco Pinheiro. A negociação toda movimentou 815\$320 réis, e o açúcar chegou em Lisboa isento de custos e tendo pago todos os produtos enviados para sua negociação. Francisco Pinheiro recebeu as caixas de açúcar como lucro, enquanto seu agente, embora tenha ganho sua comissão, acabou precisando realizar outras negociações para cobrir seu débito⁷².

As negociações de Francisco Pinheiro com João Gonçalves Reis tiveram curta duração. Em em 25 de fevereiro de 1706, João escreveu suas últimas cartas como agente de Francisco no Recife. Embora não se saiba ao certo os motivos pelo qual João Reis não aparece mais depois de 1706 como agente de Francisco Pinheiro, este afirmou em sua última carta que *“ainda que haja poucas caixas sempre a hei de carregar e enquanto que estiver e também se houver aperto de praça, quero*

⁷² Os documentos dessa primeira negociação de Francisco Pinheiro no Recife incluem: duas *Cartas de João Gonçalves Reis a Francisco Pinheiro. Recife, 30 de março de 1704*; três *Conhecimento de Cargas. Lisboa-Recife, 30 de novembro de 1703; Lisboa-Recife, 20 de dezembro de 1703 e Recife-Lisboa, 20 de março de 1704*; três *Custos e Gastos de Carga. Recife, 30 de novembro e 20 de dezembro de 1703 e 30 março de 1704*; duas *Contas de Venda. Recife, 07 de outubro e 30 de novembro de 1703*; e um *Balanco das Contas de Francisco Pinheiro, Recife, 30 de março de 1704*. Luis Lisanti. *Negócios coloniais*, vol. 01, p. 135-145.

ser senhor delas para carregar as minhas”⁷³. É possível que Francisco Pinheiro tenha perdido a confiança no seu agente. Os estudos de Francesca Trivellato sobre cartas mercantis e o papel desempenhado por elas na troca de informações podem indicar, além de instruções puramente mercantis e financeiras, o estado e a confiança entre os negociantes e seus respectivos agentes⁷⁴. João Gonçalves Reis poderia, por sua parte, já querer carregar as suas próprias caixas, ou mesmo já havia se emancipado, o que atesta a lucratividade do negócio, mas também a necessidade de um capital financeiro e social para o ingresso.

A partir de 1710 um novo agente operacionaliza os negócios de Francisco Pinheiro no Recife: Julião da Costa Aguiar, lisboeta e filho do almoxarife do sal de Lisboa, Gonçalo Domingues Aguiar⁷⁵. Não por acaso, a primeira carregação de Francisco Pinheiro para Julião inclui 200 moios de sal, sendo Gonçalo um dos interessados na negociação. Trataremos nas próximas páginas da distinção entre sociedade e interesse; todavia, cabe frisar aqui que Gonçalo, enquanto *interessado*, participa de uma negociação ou um ramo de um dos negócios de Francisco Pinheiro – no caso o comércio do sal – o que não constitui sociedade ou obrigue necessariamente investimento de capital. É possível que essa negociação entre ambos advenha das possíveis facilidades obtidas por Francisco Pinheiro para comercializar sal, haja vista que Gonçalo era o almoxarife do sal em Lisboa e que esse produto era estanco da Coroa. Até 1720 Francisco Pinheiro enviou, além de sal, tafetás, pano de linho, pipas de vinho e outros produtos; recendo, além do açúcar, ouro em barra, moedas e em pó. Aliás, desde 1713 que Francisco Pinheiro passou a receber e preferir ouro para o pagamento das fazendas enviadas, como também instruiu seu agente a comprar ouro a terceiros⁷⁶.

Dessas primeiras negociações de Francisco Pinheiro em Recife no início do século XVIII é possível percebermos quais os tipos de procedimentos, fatores, custos e riscos que precisavam ser assumidos por aqueles negociantes que desejavam se aventurar no lucrativo trato atlântico do

⁷³ *Carta de João Gonçalves Reis para Francisco Pinheiro em Lisboa. Recife, 25 de fevereiro de 1706.* Luis Lisanti, *Negócios coloniais*, p. 145-147.

⁷⁴ Francesca Trivellato. *Merchants' letters and the legal and social sources of business cooperation in the Early Modern period.* Economic History Seminar, Duke University, 20 September 2007, p. 03 e *The Familiarity of Strangers: the Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural trade in the Early Modern period.* New Haven and London: Yale University Press, 2008. De acordo com Iris Kantor, a circulação de cartas mercantis vinha “*pelas frotas anuais provenientes de Lisboa e do Porto, chegavam regularmente as correspondências em “sacos de via” depositados numa das salas do palácio do vice-rei, onde havia duas caixas; uma continha as cartas a serem embarcadas para o Reino e a outra, as que se desejava remeter para outros portos da América. Havia uma ajudante das cartas que entregava as correspondências aos destinatários que as iam buscar, e a entrega em domicílio custava 20 réis*”. Iris Kantor. *Esquecidos e Renascidos: historiografia acadêmica Luso-Americana (1724-1759)*, p. 123-124.

⁷⁵ Dados biográficos de Julião da Costa Aguiar foram consultados em George Felix Cabral. *Tratos e mofatras*, p. 355-356.

⁷⁶ As negociações entre Francisco Pinheiro e Julião da Costa Aguiar, além de algumas negociações que incluiu o pai de Julião, foram aprendidas a partir de 16 *Contas de gastos e vendas*, 15 *Conhecimento de Cargas*, 16 *Cartas* Recife-Lisboa e 9 Lisboa-Recife e um *Balanco de Contas*, tudo entre 1712 a 1720. Ver essa documentação em: Luis Lisanti. *Negócios coloniais*, vol. 01, p. 155-200 e vol. 04, p. 615-623.

açúcar. Primeiro, ficou demonstrada a necessidade de capital e a capacidade de movimentação financeira para aquisição de mercadorias a serem exportados. Depois, as questões contratuais e financeiras ligadas ao transporte marítimo, o que denota a necessidade de conhecimentos jurídicos e mercantis e, finalmente, ficou exposto, através de cartas e contas de vendas, as articulações portuárias e mercantis e os possíveis ganhos do tráfico atlântico do açúcar. Mas esse emaranhado de negócios e articulações é apenas o começo.

A forma encontrada pelos negociantes lusitanos João da Costa Soares e Francisco Gomes da Costa para minimizar os custos das suas caixas de açúcar e obter melhor competitividade no produto, a ser vendido na Europa, foi manter uma sumaca para o transporte de suas caixas. Do porto de Recife ao porto de Lisboa, a sumaca St.^a Ana e seu capitão Eugênio Pedro de Almeida transportaram, em um ano de atividade, entre 1759 e 1760, 139 caixas e 11 fechos de açúcar, além de uma quantidade considerável de solas e couros. A conta dos fretes da embarcação demonstra que os dois sócios – um com loja no Recife (João da Costa Soares) e o outro com loja em Lisboa (Francisco Gomes da Costa) – detinham juntos metade desse negócio, sendo a outra metade provavelmente do capitão da própria embarcação. A metade dos investimentos e lucros do negócio que cabia à sociedade de João e Francisco tocava ainda um terceiro investidor, José Domingues. Embora o negócio estivesse sendo operado por João da Costa, no Recife, para o envio de caixas para Francisco Gomes, em Lisboa, José Domingues detinha um terço do capital investido sobre a metade do negócio da sumaca e, portanto, os fretes não podiam ser equacionados apenas como transporte de cargas dos sócios João e Francisco, além de muito provavelmente a embarcação ter conduzido caixas para terceiros, pagando seus devidos fretes. Sendo a sumaca e sua operação um negócio em si mesmo, os custos foram divididos entre seus sócios e o lucro obtido com o transporte de cargas de terceiros serviu para cobrir as despesas com a condução das próprias caixas dos negociantes⁷⁷.

Nas duas contas apresentadas por Francisco Gomes da Costa, constam todos os fretes realizados, importando o líquido em 2.048\$093 réis, cabendo à sociedade apenas a metade. Dessa metade, 1/3 coube a José Domingues, sócio no mesmo negócio. O que fica claro nesse caso é que, embora a sociedade de Francisco e José estivesse mais voltada ao comércio do açúcar na Europa, isso não impediu que buscassem capital e investidores para um outro negócio que estava diretamente ligado ao comércio do açúcar.

⁷⁷ *Conta dos fretes da Sumaca Santa Anna*. Lisboa, 24 de setembro de 1761 e *Conta geral dos custos e gastos em Pernambuco da sumaca Santa Anna entre 25 de junho de 1759 e 30 de abril de 1760*. Lisboa, 28 de abril de 1763. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos referentes ao Brasil, mç. 01, nº 12.

A segurança em realizar uma boa negociação no trato atlântico português do açúcar por parte de Francisco Pinheiro, João da Costa Soares, Francisco Gomes e todos os demais negociantes portugueses advém da condição colonial do Brasil. Embora já se conviva no século XVIII com antigas lógicas de mercado, tais como competitividade e oferta, a condição em que se negociavam o açúcar e demais produtos do Brasil permitia vantagens seguras nos negócios. Francisco Pinheiro não tinha que concorrer com outros negociantes europeus no tráfego atlântico, tendo em vista, o *exclusivo metropolitano*. A condição colonial da América portuguesa não só reservou aos negociantes portugueses um dos controles de mercados mais lucrativos possíveis, como garantiu lucros consideráveis: o exclusivo metropolitano buscava anular toda a possível concorrência que poderia existir entre os negociantes portugueses e demais europeus na rota atlântica. O movimento atlântico era comandado pelos portugueses, embora com capitais globais.

O próprio Estado português também recebeu em caixas de açúcar o pagamento de mercadorias enviadas para a manutenção das tropas e as receitas referentes ao Dízimo. Isso significou que, em meio às cargas dos navios mercantes do trato atlântico, além das cargas particulares, seguiram açúcares do rei. Na frota de 1715 o Conselho Ultramarino recebeu, por conta e risco da Fazenda Real, nada menos do que 126 caixas de açúcar, totalizando 4.269 arrobas. Tendo a Fazenda Real pago 287\$000 réis de frete a 14 embarcações diferentes, toda a carga foi enviada pelos almoxarifes da Fazenda Real de Pernambuco e Itamaracá, em pagamento dos mais variados motivos.

DATA	NOME DA EMBARCAÇÃO	MESTRE	CX.	@	REM.	MOTIVO DO ENVIO
18.07.1715	N. Sr. ^a da Esperança e Bom Jesus	Luís F. Salgado	10	348	AFRP	Vestidos da farda da infantaria
18.07.1715	N. Sr. ^a da Piedade e São Roque	Manoel R. Maia	15	526	AFRP	Vestidos da farda da infantaria
19.07.1715	N. Sr. ^a do Rosário e St. ^o Antônio	João B. Silva	6	224	AFRP	Crédito que se fez ao contratador do sal Manoel Dias Figueira
19.07.1715	N. Sr. ^a de Nazaré e St. ^o Antônio	Manoel dos S. Pinto	10	349	AFRP	Vestidos da farda da infantaria
19.07.1715	N. Sr. ^a de Oliveira e St. ^o Ant. de Flores	João Ferreira	14	469	AFRP	Vestidos da farda da infantaria
18.07.1715	N. Sr. ^a do Carmo e St. ^a Teresa	Francisco A. Muniz	10	346	AFRP	Vestidos da farda da infantaria
23.07.1715	N. Sr. ^a da Conc. e St. ^o Antônio	Luís Correia	12	394	AFRI	Pagamento do engenheiro Diogo da Silveira Velho

23.07.1715	N. Sr. ^a de Todo Bem	Lourenço Pescada	10	323	AFRI	Sobras dos contratos dos Dízimos Reais de Itamaracá
23.07.1715	N. Sr. ^a do Rosário e São Domingos	João B. da Silva	10	327	AFRI	Sobras dos contratos dos Dízimos Reais de Itamaracá
23.07.1715	N. Sr. ^a da Boa Viagem	Manoel Homem	10	343	AFRP	Pertencente às propinas reais e munição de guerra
27.07.1715	N. Sr. ^a da Boa Viagem	Manoel Homem	4	122	AFRP	Pagamento do Capitão Engenheiro Diogo da Silveira
30.07.1715	N. Sr. ^a de Oliveira e St. ^o Antônio	João Ferreira	4	149	AFRP	Pertencentes ao dinheiro de cobre
02.08.1715	N. Sr. ^a da Esperança	Luís F. Salgado	6	193	AFRP	Propinas reais para munições de guerra e pólvora
02.08.1715	N. Sr. ^a da Conceição	Luís Correia	5	156	AFRP	Propinas reais para munições de guerra e pólvora

QUADRO 01 – Açúcar oriundo do Norte do Estado do Brasil pertencente à Coroa, em 1715.

LEGENDA: AFRP – Almoxarife da Fazenda Real de Pernambuco. AFRI – Almoxarife da Fazenda Real de Itamaracá.
 FONTE: Elaboração do autor a partir de 14 *Conhecimentos de Carga*, 1715. AHU, Pernambuco, cx. 27, docs. 2435; 2436; 2437; 2438; 2439; 2440; 2443; 2444; 2445; 2446; 2451; 2453; 2456 e 2457.

De acordo com os motivos especificados nos Conhecimentos de Carga dos navios para o envio de açúcar despachados pelos Almoxarife da Fazenda Real de Pernambuco e de Itamaracá, 64% foi enviado para o pagamento de fardas da infantaria e munições de guerra de artilharia. Isso significa dizer que a Coroa portuguesa adiantou vestimentas, armas e munições para prover a defesa de sua colônia e recebeu como pagamento produtos coloniais, ou seja, a defesa da colônia em nome de Portugal era financiada no Norte do Estado do Brasil com o açúcar produzido na região.

O transporte atlântico do açúcar era de fato realizado pela marinha mercantil portuguesa, no entanto, os capitais envolvidos não se limitavam aos produtos, numerários e créditos dos negociantes portugueses. Uma vez que o açúcar houvesse chegado aos portos portugueses, sobretudo, Lisboa e Porto, parte do açúcar seguia para outros portos e mercados que, em sua maior parte, serviam para saldar dívidas com mercadorias europeias já recebidas e expedidas para o Brasil.

A *Gazeta de Lisboa*, além de ter veiculado notícias de diferentes lugares e o valor do câmbio de várias moedas europeias, divulgou também que durante o ano de 1716 haviam passado pela barra do Tejo pelo menos 380 navios europeus, movimentando armadores e capitais, fechando negócios, pagando impostos na Alfândega e carregando o açúcar do Brasil. Levando e trazendo “*vários provimentos de especiarias, tabuados, cânhamos, breus, sedas, trigos, sevada, centeios,*

tabaco, açúcar, papel e todos os mais gêneros necessários ao uso dos homens”⁷⁸, esses barcos cruzaram os mares europeus em busca dos produtos coloniais da América e, em contrapartida, negociaram suas cargas para que os portugueses operassem suas negociações atlânticas. As praças de onde vieram as embarcações eram variadas: 248 navios ingleses, 51 franceses, 45 holandeses, 19 espanhóis, biscainhos e catalães, 11 hamburgueses, 3 dinamarqueses e 3 navios de Gênova. Só os navios ingleses representaram 65% das embarcações estrangeiras que negociaram em Lisboa naquele ano. Claro que nesse mesmo ano saíram 75 navios portugueses, todos distribuídos pela Carreira da Índia, para o Brasil, Angola, Ilhas e vários portos do Reino, ou seja, no trato atlântico.

A terceira escala marítima do negócio do açúcar era seu transporte dos portos portugueses, sobretudo Lisboa e Porto, para as praças mediterrânicas e para o norte da Europa. Nessa escala, os navios portugueses pouco operacionalizavam. O trato europeu do açúcar coube, em grande medida, aos negociantes, armadores e mestres das demais embarcações do Velho Mundo. Lisboa e Porto funcionavam como grandes empórios globais de redistribuição dos produtos coloniais oriundos da América portuguesa. Não por acaso, a principal repartição da Alfândega de Lisboa, a Alfândega Grande de Lisboa chamava-se também a Alfândega Grande do Açúcar⁷⁹.

Dentre as muitas negociações das sociedades de João da Costa Soares para o comércio com o Brasil, identificamos o movimento convencional dos negociantes portugueses no trato do açúcar: armações de viagens para o tráfego do açúcar do Brasil para Lisboa com navios portugueses, e a venda em Lisboa diretamente para as sociedades mercantis estrangeiras e seus procuradores. De acordo com os livros de contas, João da Costa Soares e sócios teriam vendido açúcar em 1767 para pelo menos 6 sociedades mercantis europeias diferentes, das quais também compraram produtos europeus.

Sociedades particulares	Praças mercantis	F/R	B	M
<i>Albertine, Frizoni en Juvalta</i>	Amsterdã	206		1249
<i>Guilherme Thomsen</i>	Hamburgo		1578	146
<i>Hoppe Beggens Brandembrugs</i>	Hamburgo	908	1541	547
<i>Cristovão Diogo Tonnie</i>	Hamburgo		1284	1207
<i>Matheus Carret</i>	Londres			524
<i>José Biggi</i>	Gênova	346		

⁷⁸ *Gazeta de Lisboa*, Lisboa, 1717, n° 02, p. 12.

⁷⁹ ANTT. *Alfândegas de Lisboa*. Inventário. Lisboa: Oficinas Gráficas dos Arquivos Nacionais, p. 39. Francisco Belard da Fonseca. Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa. *Anais das Bibliotecas e Arquivos*, vol. XX, n.º 75/76, Lisboa: 1948.

QUADRO 02 – Vendas de açúcar na Europa por João da Costa Soares e Cia., 1765

LEGENDA: F/R – Açúcar fino e redondo, B – Açúcar branco e M – Açúcar Mascavado. FONTE: Elaboração do autor a partir de dados do *Livro de contas da sociedade mercantil João da Costa Soares*. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Livros dos Feitos Findos, lv. 70. A identificação da nacionalidade das sociedades mercantis europeias foram realizadas a partir dos dados apresentados por Fábio Pesavento. *Um pouco antes da Corte*, p. 218-226.

Os principais compradores do açúcar do Brasil comercializado por João da Costa Soares foram os hamburgueses, adquirindo 76% entre branco e mascavado. No século XVII, as principais praças europeias de consumo do açúcar do Brasil estavam em Flandres e nos Países Baixos⁸⁰. No século XVIII, contudo, Hamburgo, enquanto a mais destacada das praças mercantis da liga hanseática, despontaria na compra de açúcar do Brasil, via Portugal. De acordo com o estudo de Adelir Weber, “a base do comércio Hamburgo-Portugal no século XVIII era o açúcar do Brasil”⁸¹.

Das 9.536 arrobas de açúcar comercializadas, 47% foi de açúcar branco e 15% de açúcares brancos finos e redondos, o que denota a preferência do açúcar branco do Brasil por ser um produto pronto para consumo. De acordo com Alice Canabrava, o açúcar do Brasil era tão apreciado na Europa no final do século XVII que os confeitores empregavam o açúcar do Brasil “em vez do açúcar refinado” em seus bolos e doces⁸². Apenas 38% das arrobas correspondeu ao açúcar mascavado.

É provável que essas arrobas de açúcar mascavado enviadas para Amsterdã e Hamburgo tenham sido utilizados na mistura de açúcares de diferentes qualidades, como numa espécie de ‘batismo’ do açúcar. De acordo com Henri-Louis Duhamel Du Monceau e a arte de refinar o açúcar proveniente da ilha de S. Domingos, colônia francesa, “se misturam com o açúcar bruto o melado escorrido dos açúcares refinados”. Isso porque “o melaço é quem faz a doçura do açúcar”. Explica também que assim como “todas as espécies de açúcar contem melaço, todas tem doçura, e assim as que tem mais melaço, tem mais doce que as outras”. O processo de clareamento do açúcar acaba por “separar os melaços, segue-se que o grão ficará tanto menos doce, quando mais clarificado”. Nesse sentido, todo o negociante pode ter uma “dobrada economia, quando se compra um açúcar menos branco, que de ordinário se faz em pães grandes; custa menos e açucara mais”⁸³, podendo assim misturar uma certa quantidade do mascavado com açúcares brancos, por exemplo.

⁸⁰ José Antônio Gonsalves de Mello. Os Livros das Saídas das Urcas do Porto do Recife, 1595-1605; Eddy Stols. “O doce nunca amargou... e nem em Flandres”. A dinâmica do novo açúcar brasileiro nas relações econômicas de Portugal com Flandres na época de D. João III, p. 89-122 e Daniel Strum. *O comércio do açúcar: Brasil, Portugal e Países Baixos* (1595-1630).

⁸¹ Adelir Weber. *Relações comerciais e acumulação mercantil: Portugal, Hamburgo e Brasil entre a colônia e nação*. Várias páginas: 80, 91, 138 e 203.

⁸² Alice Piffer Canabrava. *O açúcar nas Antilhas* (1697-1755). São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1981, p. 227.

⁸³ Ver: Henri-Louis Duhamel Du Monceau. *Art de raffiner le Sucre*. Paris: Imprimerie de la Société Typographique, 1764. Trechos traduzidos por José Mariano da Conceição Velloso. *O Fazendeiro do Brasil*. Vol. 02, p. 108 e 218.

É preciso não esquecer que, despachado o açúcar dos engenhos, ainda era possível aplicar processos de beneficiamento desse açúcar afim de diversificar o produto, como é o caso do refino, ou seja, torna-lo mais fino para fins de confeitaria⁸⁴; clareamento com aplicação de substâncias químicas como óxido ou hidróxido de cal e a mistura, ou seja, adulterar o açúcar branco com uma certa quantidade de açúcar mascavado. Sobre os aspectos relacionados ao consumo do açúcar, podemos ainda citar o caso dos barris de melaço, um subproduto dos engenhos pouco explorado pela historiografia. De acordo com alguns registros, além do uso culinário, farmacêutico ou para produção de aguardente, o melaço era utilizado na fabricação do tabaco em corda e exportava-se para Portugal alguns barris também para recompor os tabacos que se corrompiam ou estragavam-se durante a viagem atlântica⁸⁵.

Negociações, custos e seguros, transporte e comercialização: a cada nova escala mercantil do tráfego do açúcar, muitas etapas eram operadas. Mesmo que em todas as escalas corressem riscos e envolvessem capitais, o trato continental não é o mesmo que o Atlântico, nem tão pouco o europeu. Em conjunto, esse movimento de negócios, negociantes e capitais tornam as operações um trato global para o negócio do açúcar.

Desde a obtenção da escravatura da África que abrange o uso da prata espanhola e comércio com panos da Ásia; passando pela aquisição de apetrechos de ferro e cobre produzidos na Europa para o funcionamento dos engenhos na América; além de capitais de múltiplos negociantes para armação das naus mercantes, que envolvem, em cada escala, produtos e negociações distintas; tudo isso tornou o negócio do açúcar, um negócio de capitais globais, distribuídos pelas quatro partes do Mundo. O que esse negócio teve de mais lucrativo para os portugueses foi o fato de contarem com o privilégio do monopólio no trato atlântico, tendo em vista os moldes do exclusivo colonial sobre a América portuguesa⁸⁶, permitindo baixa competitividade e escoamento certo e seguro pelas naus de mestres lusitanos.

⁸⁴ A beleza e valor comercial do açúcar refinado consistem “na sua alvura, junto a pequenez dos seus grãos. [...] Seco, sonoro, duro e um pouco transparente”. José Mariano da Conceição Velloso. *O Fazendeiro do Brasil*. Vol. 02, p. 216.

⁸⁵ Manuel Moreno Fraginals. *O engenho*. Complexo sócio-econômico açucareiro cubano. Vol. 01. São Paulo: Ed. Unesp/HUCITEC, 1988, p. 311-314. De acordo com Sidney Mintz, esses muitos aspectos relacionados aos tipos de açúcares e seu usos e o desconhecimento histórico sobre o assunto, advém da “*inclinação para ver a produção e o consumo como esferas separadas, quando examinamos as relações entre metrópoles e colônias*”, levando assim “*a manter na sombra alguns traços da evolução da economia mundial*” e, mais particularmente, da produção e consumo do açúcar. Sidney W. Mintz. *O poder amargo do açúcar*. Produtores escravizados, consumidores proletarizados. Recife: EDUFPE, 2003, p. 46. Uma boa exceção é a obra de Daniel Strum. *O comércio do açúcar*. Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630). Rio de Janeiro: Versal; São Paulo: Odebrecht, 2012.

⁸⁶ O comércio livre ultramarino revela-se ineficaz para as necessidades do capitalismo mercantil europeu carente de estímulos externos; o fracasso da tentativa leva, na prática, à adoção do esquema monopolista. Nesse contexto de exploração ultramarina monopolista que se iniciou a produção colonial, e a comercialização dos produtos gerados nas economias montadas no Novo Mundo inseria-se como que naturalmente neste regime. Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial*, p. 76-77.

Por meio da leitura e análise de cartas mercantis, contas de compra e venda, livros contábeis, balanços, acordos notariais, letras de crédito e risco, contratos dos mais variados tipos celebrados entre duas ou diversas pessoas, fretamentos e conhecimentos de carga etc., é possível descortinar o mundo dos negócios. Todo esse manancial documental de variadas tipologias diz do movimento financeiro e mercantil de sócios, agentes, interessados e acionistas, que envolvem crédito e capital, perdas e ganhos. De cunho particular ou por ações, essas sociedades mercantis mobilizaram capitais e agentes empregados nas mais diversas negociações e atividades⁸⁷.

A caráter de exemplo, citamos a extensa coleção de cartas e contas de Francisco Pinheiro, organizada por Luís Lisanti e publicada sob o título *Negócios Coloniais*. Essa documentação cobre os negócios de Francisco Pinheiro entre 1695 a 1749, e tem gerado diversas pesquisas, como foi o caso das teses de Willian Donovan e Júnia Furtado. Em Lisboa e com negócios diversos, inicialmente na Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, Francisco Pinheiro enviou cargas a partir de 1707 para seus agentes à Costa da Mina, Luanda e Angola, entrando também no tráfico negreiro, como apontou Joseph Miller e Carlos Gabriel. Além de ter recebido ouro, como demonstrou o estudo de Leonor Freire Costa, é possível também que Francisco Pinheiro tenha ingressado no mercado de diamantes, como sugeriu Tijn Vannest⁸⁸. Para a região do Norte do Estado do Brasil a partir do porto atlântico do Recife, constam existir pelo menos 90 cartas e 10 contas de vendas publicadas por Luis Lisanti, algumas já aqui analisadas⁸⁹. Como não poderia ser diferente, as cartas apontam o comportamento do mercado, situação financeira, o crédito dos correspondentes e citados, tendências do mercado, melhores operações a serem feitas, mercadorias mais ou menos rentáveis naquela conjuntura, possibilidade de demandas, safras e preços prováveis que atingiram os açúcares.

⁸⁷ Para alguns bons ensaios sobre mercadores e mercadores-banqueiros no século XVII trabalhados à luz de seus livros razão e caixa, ver: Frédéric Mauro. *Nova História e Novo Mundo*. São Paulo: EDUSP/Perspectiva, 1969, p. 119-176

⁸⁸ Leonor Freire Costa; Maria Manuela Rocha e Rita Martins de Sousa. *O ouro do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 2013, várias páginas e Tijn Vannest. *Global trade and commercial networks: eighteenth-century diamonds merchants*. London: Pickering & Chatto, 2011, p. 50.

⁸⁹ Luis Lisanti. *Negócios coloniais*. Uma correspondência comercial do século XVIII. 05 vols. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973. Joseph C. Miller. *Way of death: Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830*. Madison, Wisconsin: University Press, 1988. William Michael Donovan. *Commercial enterprise and luso-brazilian society during the brazilian gold rush: the mercantile house of Francisco Pinheiro and the Lisbon to Brazil trade, 1695-1750*, PhD thesis, Baltimore, Maryland, 1990. Júnia Ferreira Furtado. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 2006. Laércio Honda. *Francisco Pinheiro: as atividades de um comerciante de grosso trato na América portuguesa (1703-1749)*. Campinas: Unicamp, 2004 (Economia, dissertação de mestrado). Carlos Gabriel Guimarães. “O fidalgo-mercador Francisco Pinheiro e o negócio de carne humana, 1707-1715”. *Promontoria*, Algarve, 2005, p. 109-134. Fernando Brescancini Munhós. *Negócios coloniais: o gênero epistolar entre os homens do trato do século XVIII*. São Paulo: USP, 2015. (Dissertação em Literatura Brasileira).

O homem de negócio António Leite, natural do Porto, foi um outro exemplo de negociante que atuou na lide mercantil com o Brasil tendo negócios com a praça do Recife, entre 1704 a 1733. Este enviou mercadorias europeias, além de vinhos do Douro, recebendo em troca avultadas quantidades de couros, como foi exigido em suas recomendações: “*sola de boa qualidade*”. Seus principais agentes no Recife foram Francisco Ferreira da Ponte e Apolinário Rebelo Pereira, este último já recebendo mercadorias de António Leite desde 1709, ao contrário do que afirmou George Félix de que Apolinário teria chegado no Recife por volta de 1720⁹⁰.

Negociante de grosso trato, comercializando trigo e farinha da América do Norte para Ilha da Madeira, Açores e Lisboa a partir de negócios em Boston, Nova Iorque e Filadélfia; além de açúcar do Rio de Janeiro, Bahia e Recife; somando altos valores em prata e ouro em transações na Jamaica, Curaçao e Barbados e enviando para Londres, a fim de adquirir tecidos; o governador de Pernambuco, entre 1727 a 1737, possuiu longa fortuna na lide mercantil. Duarte Sodré Pereira movimentou capitais e produtos em operações que envolveram trigo, farinha, tecidos, açúcar e escravos e tiveram, como formas de pagamento, letras seguras e de risco, de câmbio e moedas de ouro e prata, deixando uma rica fortuna em Lisboa declarada no seu extenso testamento redigido no Recife em 1735⁹¹.

A sociedade, ou melhor, as muitas sociedades mercantis formadas por João da Costa Soares ao longo da segunda metade do século XVIII, produziram uma massa documental de cunho particular de grande relevância ao conhecimento histórico. Parte dessa documentação produzida advém das próprias práticas mercantis costumeiras, como os livros de contas e copiadores de cartas, por exemplo. Outra parte adveio das exigências institucionais aos quais os negociantes eram submetidos, como os *Conhecimentos de Cargas* emitidos pelas Alfândegas constando as cargas enviadas nas naus para fins de pagamento de emolumentos e fretes e as Atestações para o Comércio exigido pela Junta do Comércio fundada em 1755 para fins de autorização para estabelecimento de casas comerciais. A documentação aqui utilizada encontra-se sob a guarda do Arquivo Nacional da Torre do Tombo em Lisboa e consta de, pelo menos, 8 livros, 10 maços de documentos avulsos, além de uma série de despachos e menções a sociedade constante em livros da Junta do Comércio e Casa da Suplicação. Inclui-se nesse cômputo os livros de sua primeira sociedade no Brasil, que foi no Recife e de uma segunda sociedade que ele formou, inicialmente com a participação de seu principal sócio, Francisco Gomes da Costa para Bahia, em 1761, e depois, sem ele. Os livros da

⁹⁰ Sobre António Leite ver: Ana Maria Aguiar Sarmiento de Moraes. António Leite, um ‘empresário’ do séc. XVIII. *Boletim do Arquivo Distrital do Porto*, vol. 02, Porto, 1985, p. 187-243. Para dados biográficos de Apolinário Rebelo Pereira, ver: George Félix, *Tratos e Mofatras*, p. 277.

⁹¹ Maria Júlia de Oliveira e Silva. *Fidalgos-mercadores no século XVIII*: Duarte Sodré Pedreira. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1992.

Bahia infelizmente não tivemos acesso.

Constam também negociações realizadas no Rio de Janeiro a partir de seu agente e irmão, Antônio Pinheiro da Costa⁹². No total, são livros de entradas e saídas de mercadorias; contas-correntes; memórias de contas, contratos e fretes; documentos diversos, não encadernados, como contas de vendas particulares e cartas trocadas entre os sócios e seus agentes ultramarinos. Não menos importantes são as consultas e requerimentos constantes dos livros da Junta do Comércio e os últimos registros cronológicos por nós encontrados: um datado de 1777 na Casa da Suplicação e outro, um despacho da rainha D. Maria I, de 1787, para que se desse prosseguimento a uma contenda judicial que envolveu os antigos sócios.

Por se tratar de uma Casa Comercial inicialmente instalada no Recife na qual João da Costa Soares pessoalmente comandou e, tendo como principal sócio Francisco Gomes da Costa, articulando as negociações a partir de Lisboa e com o restante da Europa; as operações mercantis dessa sociedade mostraram-se relevante ao estudo aqui proposto. A sociedade mercantil entre ambos foi ativa pelo menos de 1756 a 1770, sendo que para nosso estudo levantamos três relevantes questionamentos. Em primeiro lugar, quais e quantas foram as negociações, bem como o volume de capital investido para que a sociedade comercializasse produtos europeus no Norte do Estado do Brasil e transportasse produtos da região para Lisboa e demais portos mediterrânicos e do norte da Europa. Em segundo lugar, quais os agentes e instituições utilizadas pela sociedade para operacionalização do negócio em todas as escalas mercantis. E, por último, quais foram os rumos tomados pela sociedade após a instalação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e qual o impacto dessa companhia de ações monopolistas nos negócios particulares da sociedade.

No início do século XVII, o Código Filipino já formalizava alguns pressupostos relacionados às sociedades e companhias de negócio. Todavia, a legislação portuguesa desse início de século logicamente não podia prever as mudanças rápidas e densas que iram se suceder no mundo dos negócios. Presumindo que essas sociedades “*para melhor negócio e maior ganho*”⁹³ estivessem inevitavelmente relacionadas aos “*amigos ou irmãos, vivendo na mesma casa*”⁹³, as Ordenações já apresentavam os problemas da confiabilidade entre os integrantes de uma sociedade mercantil e a questão da seguridade dos capitais investidos nas negociações. Contudo, negociações no mundo atlântico ibérico, assim como no Norte da Europa e mediterrâneo, ou mesmo, no Oriente

⁹² O estudo de caso sobre um dos agentes do negociante lisboeta Francisco Pinheiro no Rio de Janeiro, o negociante italiano João Francisco Muzzi, auxilia a entender o papel dos negociantes na condição de mercador privativo, mas também na função de correspondente de negociantes de maiores tratos e cabedais. Ver: Mark Hillary Hansen. Religião, ética do comércio e valores pessoais: o caso de um comerciante italiano no Brasil colonial. *Revista de Estudos Econômicos*, São Paulo, vol. 25, n.º 02, mai-ago 1995, p. 271-292.

⁹³ *Código Filipino, ou, Ordenações e Leis do Reino de Portugal*. Título XLIV: Do contrato da Sociedade e Companhia, p. 827-830.

exigiam muito mais que irmãos e amigos. Outras estratégias foram sendo desenvolvidas, testadas e, por fim, o direito mercantil se adensou na busca de resolver demandas cada vez mais crescentes.

A instituição de sociedade mercantil, no fim do século XVIII e início do XIX, “*em geral é um Contrato, pelo qual duas ou mais pessoas se ajustavam por palavra ou escrito, a entrar em comunicação de todos os seus bens ou de uma parte deles, ou em algum particular negócio e tráfico; a fim de participarem do ganho ou da perda*”. Ganho ou perda resultantes, assim, do “*manejo social, em proporção da quota de capital, ou industrial, com que cada um haja contribuído para a Companhia, parceria ou monte mor e comum, segundo as honestas convenções em que se acordaram*”. Esse tipo de sociedade contratual exclui, por definição, consórcios, agremiações, corporações e outras tipologias de sociedade, abarcando, como afirmou José da Silva Lisboa, as “*puramente mercantis*”, o que pressupõem também escrituras públicas e registro, “*para obviar controvérsias*”⁹⁴.

As sociedades mercantis das quais estamos tratando se amparam nas definições de José da Silva Lisboa, para quem elas se resumem a parcerias entre os negociantes para algum tráfico. Entretanto, as negociações eram mais complexas e envolvem muitas etapas assim, uma sociedade mercantil podia estar relacionada a um negócio como um todo, por exemplo, o tráfico do açúcar, o que não impedia que essa mesma sociedade desenvolvesse outras sociedades diferentes para o manejo e articulação do negócio principal com outras pessoas, como foi o caso do negócio da sumaca apresentado nas páginas anteriores. Ou seja, uma mesma sociedade mercantil podia deter negociações com um número superior de outras sociedades, restrito a alguns artigos, transações ou parte do tráfico ou tráfego. Em outros termos, um mesmo sócio podia está articulado em outras transações mercantis.

A primeira carregação da sociedade mercantil formada por João da Costa Soares e Francisco Gomes da Costa foi despachada por Francisco Gomes da Costa no fim do ano de 1756 em Lisboa em 12 navios diferentes, tendo chegado a frota no Recife no fim de janeiro de 1757 e num montante total de 18.035\$192 réis em mercadorias e gastos de envio. Vinda por conta e risco de Francisco Gomes da Costa, essa carregação foi *consignada* a João da Costa Soares, podendo ter sido entregue a Bento Coelho Ferraz, ou a João Rebelo da Costa, na ausência do referido sócio. Como nos *Conhecimentos de Carga* seguia a marca dessa carregação (uma espécie de letra ‘F’), bastava averiguar-se a marca nas caixas, barris e pacotes diversos. A marca da carregação era registrada nos

⁹⁴ José da Silva Lisboa. *Princípios de Direito Mercantil*, tomo 05: Dos Tratados Mercantis, p. 51-52. Muitos dos conceitos aqui utilizados, assim como o arcabouço teórico empregado adveio, em grande medida, das assertivas de Fernand Braudel sobre as sociedades mercantis e o comércio global presentes em *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII*. Vol. 02: os Jogos das Trocas. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

livros das alfândegas pelos Procuradores dos Navios, uma prática antiga que foi regulamentada com a criação da Junta do Comércio⁹⁵.

GRÁFICO 03 – Primeira cargação da sociedade mercantil para o Recife, em 1756

FONTE: Elaboração do autor a partir do documento *Carregação feita por Francisco Gomes da Costa de Lisboa para o Recife em Pernambuco, por sua conta e risco, para a entregar no dito Recife a João da Costa Soares*. Lisboa, 25 de dezembro de 1756. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos referentes ao Brasil, mc. 01, nº 19. Nesse documento aparece três valores diferentes para o total carga e ao decompormos o documento chegamos a um terceiro valor. Por questões metodológicas, resolvemos manter o valor apresentado nas contas gerais, que se aproximam das das contas realizadas a partir do valor da carga de cada uma das 12 embarcações citadas no documento.

A cargação total foi basicamente de tecidos, chegando a 73% de todo o capital investido. A maior parte do volume da carga foi o que convencionamos de tecidos ordinários. São tecidos de algodão, lã ou linho, podendo conter misturas de fibras variadas, originando tecidos para diversos fins, tais como: confecção de sacos, fardos, serapilheira, peneiras, estopas, foros, velas, toldos, tapetes, cortinados ou mesmo roupas de pouca qualidade, como as chitas originárias da Inglaterra e panos diversos. Esses tecidos foram, em sua maioria, aniagem, baetas, chitas, bocassim, droguetes, duraques, brins e panos grosseiros. Já os tecidos finos foram os de menor quantidade e de maior valor investido. Eram tecidos de algodão, lã, linho ou seda, podendo conter mistura de fibras variadas, utilizados para roupas diversas inclusive íntimas, assim como, túnicas, mantos, estofos de móveis, adornos etc. Essa categoria foi constituída, em sua maioria, de camelão, bretonha de Hamburgo, esguião, chamalote, lila da França, tafetá, sedas, cambaias da Índia, veludo e escumilha.

Já as peças de vestimentas e aviamentos variados representaram 10% do valor total da carga, equivalente a 1.802\$475 réis em fitas, meias de seda, lenços, pentes de marfim, navalhas, alfinetes,

⁹⁵ *Estatutos da Junta do Comércio*, 1755. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1756, p. 12.

chapéus e outras miudezas. Os utensílios domésticos, fabris e armamentos compreenderam facas, talhares, copos, pratos, tigelas, jarros e bacias, além de candeeiros, apetrechos para sapateiros e espingardas. Na categoria perfumaria entraram os litros de Água de Alfazema e Água da Rainha. Nos utensílios de escrita remeteram-se resmas de papel, penas e tintas como caparosa e galha. Os alimentos contemplaram, em sua maior parte, os valores gastos para aquisição de cravos e pimentas da Índia, açafrão e vinagre português.

Curioso notar que todas as joias, anéis, abotoaduras e objetos de luxos variados representaram 5% do valor total da carga e compunha um envio exclusivo para a venda de João da Costa Soares, ou seja, os lucros obtidos na venda desses produtos não participavam da sociedade conjunta. Seguiram também na conta da carregaçã, além do valor de cada produto, suas quantidades e em que navio seguia, os gastos diversos em Lisboa representaram quase 1 conto de réis com enfardamento (caixas, cordas, empacotamento etc.) e carretagem; taxas e despachos na alfândega; postagens; gastos miúdos de bordo⁹⁶.

Dado o volume de capital empregado e a dispersão da carga em muitos navios, Francisco Gomes da Costa cuidou em passar as contas da carregaçã em mais de uma via. Numa das vias seguiu uma carta que nos sugere outros elementos pertinentes. Francisco Gomes da Costa, escrevendo a João da Costa Soares e demais sócios, frisou que *“chegado a bom salvamento ao Recife de Pernambuco, e os Navios em que vai carregada a carregaçã retro, me fará VM recebe-la e despachá-la, e tratar de sua venda pelos melhores preços que puder alcançar, e o estado da terra lhe permitir”*. As formas de pagamento foram indicadas: *“vendendo em primeiro lugar em dinheiro de contado, que me remeterá para esta cidade por minha conta e risco no cofre da Nau que servir de comboio a esta Frota, a entregar a mim”*, já ao que não for vendido a dinheiro, *“fará a troco de sola e caixas, escolhendo sempre as melhores qualidades, e os carregará repartidos pelos melhores Navios da Frota”*⁹⁷. As recomendações de Francisco Gomes da Costa nos coloca o problema do aspecto financeiro do comércio. Ou seja, as formas de pagamento e os meios reais como moedas, assim como as pagas realizadas por meios fiduciários e de crédito, seja para aquisição da carga, seja para o transporte, seja para a venda na outra ponta do negócio.

Para melhor encaminharmos as questões de análise sobre o papel das sociedades mercantis e a dinâmica comercial na América portuguesa será necessário esmiuçar alguns pormenores. A

⁹⁶ Carregaçã feita por Francisco Gomes da Costa de Lisboa para o Recife, em Pernambuco, por sua conta e risco, para a entregar no dito Recife a João da Costa Soares. Lisboa, 25 de dezembro de 1756. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos referentes ao Brasil, mç. 01, nº 19.

⁹⁷ Carregaçã feita por Francisco Gomes da Costa de Lisboa para o Recife, em Pernambuco, por sua conta e risco, para a entregar no dito Recife a João da Costa Soares. Lisboa, 25 de dezembro de 1756. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos referentes ao Brasil, mç. 01, nº 18.

sociedade entre João Costa Soares e Francisco Gomes da Costa pressupunha que ambos realizassem o papel de caixa, cada um em sua respectiva praça. A Francisco Gomes da Costa, por ter tratado de toda a compra e despacho da mercadoria em Lisboa, coube de comissão 3% do valor total da carregação. Já João da Costa Soares, o caixa em Pernambuco, ficou responsável por toda a venda e trato da mercadoria e mais os gastos na Alfândega de Pernambuco, carreto e demais despesas, sendo a comissão o dobro daquilo que Francisco Gomes da Costa recebeu por ser o caixa em Lisboa. Debitados os gastos, o lucro líquido da carregação foi de 3.452\$700 réis. Desse montante, coube a um *interessado* no Recife, Bento Coelho Ferras, 350\$239 réis. Bento Coelho Ferras participou apenas de uma parte da negociação: a venda da carregação no Recife e, portanto, lhe coube do lucro total somente 10%. Os demais 90% foram divididos entre os demais *interessados* da negociação: além de Francisco Gomes da Costa e João da Costa Soares, sócios nessa sociedade, houve um terceiro investidor que coube 1/3 dos lucros: o Doutor João da Silva de Oliveira⁹⁸.

Os três interessados e investidores na carregação como um todo, o que inclui o trato e o risco de capitais e mercadorias em todas as escalas mercantis, que sejam, Europa e Lisboa, Lisboa e Recife e Recife e vendas a varejo, receberam dos lucros líquidos montantes iguais, de ordem de 1.141\$900 réis. A capacidade de movimentar créditos de cada um dos interessados foi relevante para o sucesso da negociação.

Francisco Gomes da Costa, negociante lisboeta, tomou dinheiro emprestado a José Domingues, negociante de largos cabedais e de uma tradicional família de homens de negócio, assim como a João da Silva Ledo⁹⁹, com um prêmio de 10% para cada empréstimo. Além de diversas pessoas não citadas, Francisco ainda contou com capitais de um parceiro de negócios em Amsterdã, *Albertine, Frizoni en Juvalta*, do qual negociou produtos para essa carregação. Da parte de João da Costa Soares os empréstimos foram variados, além do comprometimento de vendas de fazendas de bretanhas de Hamburgo para João da Silva Ledo, como forma de adiantar créditos para aquisição da mercadoria. Já da parte de João da Silva de Oliveira não foi diferente, contando ainda com empréstimos realizados entre próprios membros da família. Para precisarmos melhor os cálculos e análises dessa sociedade, era necessário que dispuséssemos dos livros de contas e contratos de Francisco Gomes da Costa, haja vista que ele era o caixa da negociação em Lisboa e, portanto, o negociador de todos esses efeitos europeus. Infelizmente só nos é possível examinar os livros privativos de João da Costa Soares e da sociedade conjunta e não os documentos particulares de Francisco.

⁹⁸ A partir de agora utilizaremos as informações constantes no extenso *Balanço e conta da primeira carregação de Pernambuco de 1756*. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos referentes ao Brasil, mç. 01, nº 17.

⁹⁹ Jorge Pedreira. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo*, p. 211-267.

Os lucros provenientes dessa negociação não foram liquidados de uma única vez e com uma única forma de pagamento. Entre os anos de 1757 a 1770 foram remetidos do Recife dinheiro, letras e mercadorias em pagamento dessa negociação e outras que foram sucedendo. Ocorre que os lucros e o giro do capital não começam e nem terminam nessa negociação. A mobilização de capitais e mercadorias dos três interessados foi relevante para levantar as condições necessárias para sua realização. Porém, as negociações se complexificam e requerem outras sociedades para a continuidade do negócio. Uma vez recebida as mercadorias no Recife, era a vez de João da Costa Soares operacionalizar o giro do capital proveniente dos produtos europeus, ampliando as negociações e os lucros em cada etapa dessa escala mercantil.

João da Costa Soares aos 34 anos já era um homem experiente na lide mercantil. “*Nasci na Vila do Lourical, Bispado de Coimbra, a 16 de maio de 1723*”¹⁰⁰, anotou ele no seu livro particular de memórias. Quando recebeu a primeira carga de sua recém-fundada sociedade com Francisco Gomes da Costa já detinha outra sociedade com Guilherme de Oliveira e Silva, experiente homem de negócio lisboeta que dividiu sua vida entre as praças de Lisboa e Recife, e com credores importantes em Lisboa. As sociedades *Thomas Deya e Cia.* e *Alberto Borges e Cia.* financiaram os negócios de João da Costa Soares e Guilherme de Oliveira e Silva. A rede mercantil de ambos era extensa e envolvia um volume grande de transações de capital.

Entre 1752 a 1753, manteve junto com Guilherme importantes contratos da Coroa: Contrato dos Dízimos Reais, findo em 1753, tendo como caixa outro negociante, Manoel Ribeiro Maio. Em 1753 acabava o Contrato das Entradas de Escravos na Alfândega do Recife, em que era sócio com José de Freitas Sacotto, um importante negociante de escravatura a partir do Recife. Além de ter negócios da Coroa noutras praças do Norte do Estado do Brasil, como foi o caso dos contratos dos Dízimos da Paraíba, dos Subsídios das Carnes e do Subsídio do Açúcar que findou no ano de 1752, de que eram caixas Henrique Muniz e Antônio Lopes da Costa como interessado¹⁰¹. As negociações e as sociedades de João da Costa parecem não acabar quando se analisa seu *Livro de contas e contratos*¹⁰², uma espécie de livro privativo em que se tomava nota, resumidamente, de suas negociações. Excluíram-se da análise dos movimentos de capital da sociedade as contas da segunda carga realizada pela sociedade em 1758, sem nenhum interessado, num montante de

¹⁰⁰ *Livro de Memórias, Contas e Contratos da Casa Comercial de João da Costa Soares, Livro 04.* Lisboa, 1756. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Livros dos Feitos Findos, liv. 68. Informações biográficas, ver: George Felix. *Tratos e Mofatras*, p. 327.

¹⁰¹ *Livro de Entradas e Saídas da Casa Comercial de João da Costa Soares, Livro 01.* Pernambuco e Lisboa, 1757-1758. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Livros dos Feitos Findos, liv. 70. Informações biográficas de Guilherme de Oliveira e Silva, ver: George Félix. *Tratos e Mofatras*, p. 318.

¹⁰² *Livro de Contas e Contratos de João da Costa Soares, livro 03.* Recife-Lisboa, 1757-1777. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Livros dos Feitos Findos, liv. 71.

27.297.055 réis¹⁰³. Ou seja, um carregamento maior e com capitais apenas da sociedade, o que atesta a lucratividade do negócio e a independência alcançada após a primeira negociação bem-sucedida.

Em 1757, mais de 50 pessoas da praça do Recife e Boa Viagem, incluindo de Alagoas e Mamanguape, deviam a João da Costa Soares por seus múltiplos negócios. Incluísse nesse número de devedores pequenos comerciantes ou clientes que compraram em sua casa comercial em varejo e fiado. Devedores de cabedais maiores foram senhores de engenho e negociantes que adquiriram os produtos para seu uso e revenda.

DEVEDORES	LOCALIDADE	1757	1758
		Deve	Há de haver
Antônio da Silva Loureiro	Recife	244\$445	218\$240
João Alvarez da Veiga Chaves	Alagoas	243\$945	243\$945
Cornélio Nabo Leal	Alagoas	0	222\$795
Antônio Correia Pinto	Recife	139\$927	139\$920
João de Azevedo Lima	Recife	4\$425	4\$425
Francisco Antunes	Recife	33\$790	33\$790
Antônio Francisco Medeiros	Recife	32\$400	32\$400
Ignácio Luís da Costa	Recife	15\$100	15\$100
Luís Xavier Bernardo	Recife	26\$000	26\$000
Ignácio Paes	Recife	1\$540	1\$540
Joaquim Ricardo	Recife	20\$000	20\$000
João do Nascimento	Recife	78\$157	78\$157
João Rebelo da Costa	Recife	237\$318	237\$318
Padre José Fernandes	Recife	14\$000	14\$000
Teles Correia da Gama	Alagoas	344\$140	344\$146
José do Espírito Santo	Boa Viagem	162\$840	168\$365
Narciso de Araújo Torres	Mamanguape	1:280\$423	128\$423
	TOTAL		1:578\$893

¹⁰³ *Contas da segunda negociação de Pernambuco*. Pernambuco, 1758. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos Referentes ao Brasil, mc. 01, nº 02.

QUADRO 03 - Lista de dívidas ativas de João da Costa Soares entre 1757-1758.

FONTE: Elaboração do autor a partir de informações do *Livro de Memórias de Contas e Contratos da Casa Comercial de João da Costa Soares*, livro 04. Lisboa, 1756. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Livros dos Feitos Findos, liv. 68.

Entre os devedores de João da Costa Soares, destacamos os senhores de engenho do Recife Antônio da Silva Loureiro que pagou parte das dívidas numa escrava e o de Alagoas Cornélio Nabo Leal que pagou sua dívida de 1.208\$405 em caixas de açúcar. Já o comerciante João Rebelo da Costa manteve uma pequena venda em Recife e também se endividou na casa comercial de João da Costa com a revenda dos efeitos europeus¹⁰⁴. O maior devedor dessa lista foi Narciso de Araújo Torres e embora não tenhamos maiores informações sobre o mesmo, o fato de pertencer ao Mamanguape, região de grandes engenhos da Paraíba, o torna um possível senhor de engenho ou negociante que pagou suas dívidas também em caixas de açúcar.

É possível perceber que o problema do enriquecimento e mobilidade de capitais é mais complexo do que o fato de um negociante pertencer ou morar numa determinada praça. João da Costa Soares mobilizou capitais, fundou sociedades e operacionalizou negócios com dezenas de negociantes, inclusive com a Coroa e foi, pouco a pouco, se firmando no mundo dos negócios enquanto um negociante confiável, que envolvia uma extensa rede mercantil.

O giro do capital

Em 11 de fevereiro de 1757, a loja de João da Costa Soares mais pareceria as lojas de rapé ou de sapatos pintadas por Debret, ou mesmo a própria “Venda do Recife” de Rugendas: encontrava-se abarrotada. Dezenas de caixas, pacotes, embrulhos e barris foram espalhados pelo chão. A clientela comprava de tudo, em dinheiro ou fiado praticamente todos os dias alguém realizou negócios na loja de João. Este, por sua vez, anotou, diariamente quais os produtos, quantidades, preços e forma de pagamento em cada nova venda realizada. Os que compravam fiado, tinham seu nome devidamente registrado no início de sua conta. No fim do ano a loja já havia vendido 16.111\$700 réis de produtos enviados por Francisco Gomes da Costa, José Domingues e outros um ano antes e em 1758 vendeu mais 10.288\$679, totalizando 26.400\$379 réis¹⁰⁵.

¹⁰⁴ *Livro de Memórias de Contas e Contratos da Casa Comercial de João da Costa Soares*, livro 04, Lisboa, 1756. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Livros dos Feitos Findos, liv. 68.

¹⁰⁵ *Livro de Entradas e Saídas da Casa Comercial de João da Costa Soares, Livro 02*. Recife, 1757-1758. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Livros dos Feitos Findos, liv. 69.

À medida que os efeitos europeus eram vendidos, João negociava a compra de caixas de açúcar e couros do Norte do Estado do Brasil. De acordo com o “*Livro de Fretes das Mercadorias da Sociedade de João da Costa Soares e Francisco Gomes da Costa*”¹⁰⁶ e seus 145 *Conhecimentos de Cargas* ali registrados, entre 1759 a 1761, João da Costa Soares enviou para Lisboa 24.136 arrobas de açúcar branco e mascavado, sendo este último 16% de todo o açúcar exportado pela sociedade. Seguiram também, entre os diversos navios fretados naqueles anos, 1.435 partidos de couros salgados, 2.057 couros em cabelo, 14.030 meios de sola vermelha proveniente do sertão e resultado de várias negociações, entre elas o contrato das carnes da Paraíba, e mais 711 atanados enviados por Luís da Costa Monteiro e curtido nas fábricas do próprio. Toda essa carga movimentou um avultado valor em fretes, orçando em 8.809\$780 réis para a maioria das mercadorias, haja vista que alguns *Conhecimentos de Cargas* não discriminavam o valor dos fretes.

Chegadas as naus no Tejo, o ritual de desembarque na Alfândega de Lisboa pressupunha uma série de gastos, carretos, pesagem e arranjos nos armazéns. Aproximadamente metade de toda essa carga foi destinada aos negócios da sociedade mercantil entre Francisco Gomes da Costa e o terceiro interessado da primeira carregação, José Domingues. Porém, boa parte da outra metade das mercadorias foi enviada diretamente para Francisco Gomes para negociações da sociedade particular de ambos. João da Costa Soares também enviou cargas de outras sociedades particulares que detinha: Gabriel Francisco de Araújo e suas negociações na Bahia, os negócios privativos com José Domingues que não incluíam Francisco Gomes da Costa e uma série de outras negociações, incluindo envios de açúcar branco a Dona Rosa Thereza de Viterbo e algumas arrobas para as “*religiosas senhoras do Convento de N. Sr.^a Mãe de Deus de Xabregas da cidade de Lisboa*”, em nome da abadessa do Real Convento.

O giro do capital incluiu aí uma série de negociações diferentes espalhadas pelo Norte do Estado do Brasil. Açúcar do litoral, couros do sertão. Cargas que vinham e voltavam nas rotas, em meio a fretes para transpor estradas de chão ou estradas fluviais e marítimas, além dos fretes marítimos. Seguiu pelo atlântico, no bojo dos navios, dentro de caixas e enfardamentos, o trabalho da escravatura, o labor dos lavradores, a especulação do senhor de engenho e o capital do negociante transformado em açúcar e couros. O risco do negócio do açúcar para o negociante, alcançava nesse instante o ápice. Não por acaso, todos os *Conhecimentos de Carga* anunciavam “*com o favor de Deus*” e os navios portugueses tinham dois nomes de santo, pelo menos, em sinal “*de que no entendimento daqueles que comerciavam, nada havia de certo, sem a referida*

¹⁰⁶ A partir de agora utilizaremos os dados do *Livro de Fretes das Mercadorias da Sociedade de João da Costa Soares e Francisco Gomes da Costa*, livro 05, Pernambuco, 1759-1761. Manuscritos e Impresso. ANTT, Feitos Findos, Livros dos Feitos Findos, liv. 72.

proteção”¹⁰⁷. Justamente por isso instituíram-se as letras de risco, para cobrir cargas e os valores investidos, a fim de minimizar os prejuízos contra os perigos do mar.

José da Silva Lisboa descreveu com acuidade a pertinência das casas comerciais, não como prédios e, sim, como instituições fomentadas por pessoas. Pessoas essas que pela “*probidade, perícia, e crédito, a manejarem milhões, e adquirirem a fortuna própria exaltando a opulência pública*”, não se pode negar a qualidade de “*cidadãos tão úteis a atenção e honra, que se devem aos talentos e habilidades, que aproveitam ao Estado, e ao Universo*”. De seu “*Gênio Mercantil é que se deve a Marinha Militar, que protege a Marinha Comerciante*”¹⁰⁸, numa clara alusão ao movimento das frotas.

A chegada das frotas de Pernambuco em Lisboa nos anos de 1759 e 1761 trouxe os gêneros coloniais a serem negociados por Francisco Gomes da Costa. Se, inicialmente, o ‘Gênio mercantil’ de Francisco permitiu negociações para enviar produtos europeus para o Norte do Estado do Brasil, era a hora de enviar produtos coloniais para o norte da Europa. As diversas contas de vendas entre ambos incluem, além das contas da primeira carregação juntamente com João Domingues, as contas particulares da sociedade.

Muitos negociantes portugueses adquiriam as cargas de açúcar e couro enviadas por João da Costa Soares a Francisco Gomes da Costa. Domingos Fernandes, sapateiro em Lisboa, comprou quantidades consideráveis de sola, além de alguns castelhanos, como Francisco Serrano Guerra, com capitais de outros castelhanos. Conta considerável de couros e açúcar foi a de Antônio Maria Aliziere da praça de Gênova¹⁰⁹. Já os hamburguêses Felliipe *Hoguel*, Francisco Henrique Hoppe e a sociedade *Hintz, Hempel en Nootnagel* adquiriam arrobas e arrobas de açúcar, além das sociedades de italianos *Pittaliga en Cia.*, o negociante João André Calvete e algumas arrobas compradas pelo ilustre negociante franco-luso e estadista português, Jacome Ratton¹¹⁰.

As contas da sociedade eram bastante minuciosas, mas também desordenadas. Não por acaso, um dos motivos para a dissolução da sociedade mercantil, como veremos mais a frente, foram as diversas negociações que João da Costa Soares tinha e a confusão das compras e vendas

¹⁰⁷ Anna Amélia Vieira Nascimento. “*Letras de Risco*” e “*Carregações*” no comércio colonial da Bahia, 1660-1730, p. 31.

¹⁰⁸ José da Silva Lisboa. *Princípios de direito mercantil* (1811), vol. 05, p. 69.

¹⁰⁹ *Conta de venda de 453 couros em cabelo navegados a Gênova no ano de 1760 realizada por Francisco Gomes da Costa e José Domingues*. Lisboa, 03 de abril de 1764. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos Referentes ao Brasil, mç. 01, nº 13; *Contas de vendas dos efeitos que meu companheiro de vendas com Gênova de efeitos navegados por conta de Francisco Gomes da Costa e José Domingues*. Lisboa, 15 de março de 1762. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos Referentes ao Brasil, mç. 01, nº 14 e *Contas dos efeitos vendidos no ano de 1761, cujos os produtos foram recebidos pelo senhor Francisco Gomes da Costa*. Lisboa, 1761. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos Referentes ao Brasil, mç. 01, nº 07.

¹¹⁰ *Contas de venda dadas por Francisco Gomes da Costa*. Lisboa, 1759-1761. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos Referentes ao Brasil, mç. 01, nº 16.

entre elas¹¹¹. A sociedade amplificou suas negociações quando passou a operar diretamente com interessados e agentes noutra praça, a Bahia.

Nessa nova sociedade, o caixa passou a ser João Soares da Costa, o que nos sugere que ele tenha retornado para Lisboa após 1765. Para não haver confusão nas marcas da sociedade, outra marca é destinada para as caixas e embrulhos. Os sócios também aumentaram: foram incluídos os negociantes da Bahia, Manuel Ferreira Alvarez e José Luís Gomes¹¹². Os envios de cargas entre as praças de Lisboa e Recife foram paulatinamente se deslocando para Lisboa e Salvador. Mas o que teria levado a sociedade a deslocar sua principal praça de operação para a Bahia?

Na leitura e análise dos livros de contas e demais documentos da sociedade em estudo, observamos poucas movimentações com a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, fundada em 1759 e operando a partir do ano seguinte. Nem Francisco Gomes da Costa, tampouco João da Costa Soares, aparecem como sócios originários da CGPP, o que não significa que nunca houvessem adquirido suas ações. Todavia, como não constam como sócios da companhia monopolista, suas negociações na região foram sensivelmente diminuídas. De acordo com § 34 do Estatuto da CGPP, *“nenhuma pessoa de qualquer qualidade, ou condição que seja, poderá mandar, levar ou introduzir”* fazendas da região monopolizada pela Companhia, assim como *“extrair gêneros da sua produção”*¹¹³, que não seja através da Companhia. Como veremos no capítulo 07, as formas de negociação com a companhia eram limitadas a venda direta, consignação para venda ou fretamento dos navios para envio das cargas.

Nossa hipótese é que uma vez instalada a CGPP e dado que nenhum dos dois sócios da sociedade mercantil haviam comprado ações, tornaram-se inviáveis os negócios no Norte do Estado do Brasil, passando assim, a operar na praça de Salvador, onde não havia uma companhia de comércio monopolizadora. Como já havia afirmado Eulalia Lobo, a instituição da Junta do Comércio, juntamente com as companhias monopolistas, prejudicou a livre empresa. *“Os estatutos da Junta, que datam de 1756, davam a esse órgão o controle das alfândegas, das frotas e da cobrança dos impostos e fretes, além da jurisdição sobre processos mercantis”*. A CGPP, por sua vez, buscava, junto com as autoridades no Reino e na colônia, fazer valer seus estatutos em que

¹¹¹ Três contas particulares da sociedade: *Conta parte de Francisco Gomes da Costa com João da Costa Soares*. Lisboa, 1759. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos Referentes ao Brasil, mç. 01, nº 03. *Conta corrente e particular de João da Costa Soares com o Senhor Francisco Gomes da Costa*. Pernambuco, 1757. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos Referentes ao Brasil, mç. 01, nº 04 e *Seguimento da conta particular de Francisco Gomes da Costa com João da Costa Soares*. Pernambuco, 1766. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos Referentes ao Brasil, mç. 01, nº 06.

¹¹² *Contas da sociedade da marca de fora para a Bahia por João da Costa Soares com os sócios nesta o senhor Francisco Gomes da Costa ambos em uma 3ª parte cada um e outra 3ª parte pertencente aos sócios da Bahia os senhores Manoel Ferreira Alves e José Luiz Gomes*. Lisboa, 1765. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos Referentes ao Brasil, mç. 01, nº 01 e *Companhia da Bahia*. Lisboa, 1762. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Diversos, Documentos Referentes ao Brasil, mç. 01, nº 05.

¹¹³ *Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*, p. 19-20.

“autorizavam o frete de navios estrangeiros e proibiam navios portugueses que não pertenciam a acionistas, de participar do comércio das regiões reservadas”¹¹⁴.

A sociedade de João da Costa Soares e Francisco Gomes da Costa chegou ao fim em 1770. Junto com a sociedade, também foi desfeita a Casa Comercial em Recife, provavelmente na mesma época, pelo menos sob a administração dos sócios. O fato de João da Costa Soares passar a operar novos negócios na Bahia, praça essa que não possuía companhia monopolista, sem a participação de Francisco Gomes da Costa levou a quebra de confiança entre ambos e o cessar das atividades mercantis. Importante frisar esse ponto, pois a sociedade não foi a falência; pelo contrário, estavam buscando reorientar seus negócios, uma vez que o funcionamento e a pouca atuação da sociedade junto à CGPP impedia maiores rentabilidades nos negócios.

O ajuste de contas, a Junta do Comércio e a justiça mercantil

Em 1771, a Junta do Comércio emitiu um aviso ao negociante João da Costa Soares, sendo um dos primeiros desdobramentos processuais do requerimento realizado por seu antigo sócio, Francisco Gomes da Costa, na referida Junta, a partir daquele ano. Um processo judicial que se arrastou até, pelo menos, 1781.

Na ocasião, o autor do requerimento deu entrada na Junta do Comércio contra seu antigo sócio, solicitando à Junta uma intervenção para com o ajuste de contas da sociedade. Era previsto nos estatutos da Junta do Comércio sua atuação nas causas dos mercadores. De acordo com o relato, Francisco Gomes da Costa pedia um ajuste de contas com seu antigo sócio, que dizia respeito *“ao decurso do tempo deste ano de 1756 até 1765”*, em que o Francisco Gomes da Costa foi caixa da sociedade em Lisboa, ou seja, administrava as compras, vendas, pagamentos e escriturações nos livros, *“mas também desde 1766 até 1769, em que a dita Caixa passou para a Administração”* de João da Costa Soares em Recife, exercendo essa função. Alegou que *“por moléstias que o embaraçavam”*, na sociedade de ambos que operavam entre o Recife e Lisboa, as dívidas computadas por Francisco Gomes da Costa, *“pela última conta”*, perfaziam 11.469\$747 réis, de que era devedor João da Costa Soares. No entanto, João da Costa Soares alegava que as dívidas eram de somente 7.530\$887 réis.

Francisco Gomes da Costa interpelou a Junta nesse caso por alegar que seu antigo sócio, *“ocultamente se tinha associado com outros, comprando Fazendas para sortimento”* de uma nova

¹¹⁴ Eulalia Maria Lahmeyer Lobo. O comércio do atlântico e a comunidade de mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII, p. 68-69. Ver tb.: Capítulo XVII – Das obrigações da Junta. *Estatutos da Junta do Comércio ordenados por El Rey Nosso Senhor, no seu Real Decreto de 30 de setembro de 1755*. Lisboa: Oficina de Miguel Rodrigues, 1756, p. 21-30.

sociedade formada com diferentes pessoas, sem o conhecimento do próprio, e que os negociantes vendiam na *“inteligência de serem para a Sociedade com o Suplicante”*, embora as transações tenham ocorrido sem anuência de Francisco Gomes da Costa. Essa nova sociedade formada por seu antigo sócio que operava entre Bahia e Lisboa, sem ciência de Francisco Gomes da Costa e com o capital de ambos, constituiu-se o motivo pelo qual Francisco Gomes da Costa se sentiu *“obrigado a pedir-lhe as finais contas, que deviam terminar a sua sociedade”*.

Como se não bastasse a quebra de confiança entre os sócios, Francisco Gomes da Costa alegou que os livros de contas, que estavam em posse de João da Costa Soares, estavam demasiadamente alterados, ao ponto de *“confundir”* contas já concluídas com outras em aberto, *“subterfugindo por esta forma os devolvidos pagamentos, e ocultando em si várias remessas, e cobranças de Letras respectivas aos interesses da mesma Sociedade”*.

Por todos esses motivos, Francisco Gomes da Costa recorreu à Junta do Comércio, que interpelou João da Costa Soares, alegando que *“semelhantes procedimentos, inteiramente contrários à boa-fé, e regularizado do comércio entre sócios acreditados”*¹¹⁵, não podiam acontecer e que se apresentasse à Junta para defesa e inquérito.

Avaliada a contra-argumentação apresentada por João da Costa Soares poucos dias depois, a Junta do Comércio decidiu que *“esta matéria se não pode averiguar, senão por meio de Contas Regulares, que cada um destes dois Sócios deve prestar”*. Sendo ambos de *“reconhecido crédito nesta Praça, não pode haver receio de que deixe de verificar-se o pagamento dos Saldos das mesmas Contas”*. Todas as contas e suas apresentações deveriam ser *“qualificadas por documentos originais e legítimos”*. A Junta também advertiu que essa apresentação de contas deveria ser *“removido todo o escrúpulo”* de que João da Costa Soares poderia valer-se e do *“subterfúgio de haver escriturado Livros novos”*, como Francisco Gomes da Costa advertiu. Sendo, portanto, refeitas as contas a fim de *“depurar-se a verdade de todo o expendido”*.

Para tanto, a Junta ordenou que *“debaixo da sua inspeção se proceda na conclusão destas Contas, nomeando cada um dos sócios um árbitro e esta Junta o terceiro, que possam decidir os pontos Mercantis e duvidosos que se oferecerem”* e finalmente, *“ajustando-se as contas com as devidas clarezas e formalidade”*¹¹⁶. Os árbitros nomeados para devassar as contas da sociedade

¹¹⁵ Aviso da Secretaria da Junta do Comércio para João da Costa Soares, acerca da representação de Francisco Gomes da Costa. Lisboa, 16 de novembro de 1771. Manuscrito. ANTT, Junta do Comércio, liv. 113, p. 159-160.

¹¹⁶ Consulta sobre o requerimento de Francisco Gomes da Costa. Lisboa, 05 de dezembro de 1771. Manuscrito. ANTT, Junta do Comércio, liv. 113, p. 162-164.

foram derogados por não ter concluído o trabalho em mais de 10 meses, tendo sido designados novos árbitros e a Junta pedindo “*brevidade na conclusão de análise das contas*”¹¹⁷.

Esse longo processo de averiguação dos livros de contas por árbitrios escolhidos na Junta do Comércio era uma prática costumeira em outras nações, como podemos perceber nos códigos mercantis da época. José da Silva Lisboa, influenciado pelos manuais de comércio do século XVIII, afirmou que “*aparecendo em Juízo os livros mercantis com raspaduras, entrelinhas, cotas e brancos, maiormente sendo em lugares substancias, que façam suspeitar racionalmente interpolação e alteração*”, tais como quantias, datas, mercadorias, preços, por exemplo, “*não tem força alguma para o efeito da prova. Assim o exige a lealdade, e crédito do comércio*”. Acrescentou também que “*sendo as contas intrincadas, a liquidação deve mandar fazer por árbitrios peritos em comércio e contas, para calcularem o débito e crédito, e poder-se fazer a compensação do dado recebido*”¹¹⁸. No ano de 1774, o processo em nada tinha andado e Francisco Gomes da Costa culpava seu antigo sócio por atrapalhar o andamento da acareação das contas. João Gomes da Costa avisou naquele mesmo ano que havia adquirido, com dinheiro da sociedade, três apólices da CGPP e que pretendia fazer entrega das apólices na Junta, e esta, por sua vez, encontrava-se dependente desses documentos a fim de “*finalizar esta dependência em termos hábeis*”. Ainda não nos é possível saber se essas apólices adquiridas por João Gomes da Costa da CGPP são obrigações de dívidas que a Companhia tinha com algum credor e o mesmo adquiriu por compra ou dívida, ou se de fato foram ações compradas a algum ex-acionista da Companhia. O fato não interfere na nossa argumentação, posto que essas apólices também foram ocultadas por João da Costa Soares a Francisco Gomes da Costa, o que prova que a sociedade em si não manteve negócios com a CGPP e sim, possivelmente, só com João da Costa Soares.

O processo se alonga na Junta do Comércio e Francisco Gomes da Costa culpa João da Costa Soares por seu ódio, pois, “*ainda para mais lhe oprimir, lhe moveu em nome do seu irmão uma causa civil, em que lhe pede a importância das Fazendas que recebeu das contas dos lucros de uma Loja, em que era interessado com o mesmo Suplicado*”. Sendo o irmão de João da Costa Soares, José da Costa Soares, quem também tinha negociação com os três¹¹⁹.

¹¹⁷ Aviso da Secretaria da Junta do Comércio a Francisco Gomes da Costa em 26 de outubro de 1774. ANTT, Junta do Comércio, liv. 115, p. 85.

¹¹⁸ José da Silva Lisboa. *Princípios de Direito Mercantil*. Vol. 07: dos Tribunais e causas de comércio. Lisboa: Imprensa Régia, 1811, p. 20 e 25 e Antônio José da Silva Loureiro. *Código mercantil da França de 1807 traduzido e oferecido a D. Pedro I*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1825, p. 9-10.

¹¹⁹ Pelo livro 116, em 15 e 22 de dez. 1774 constam avisos da Junta do Comércio para os Corregedor do Cível da Cidade de Lisboa Joaquim Manoel de Carvalho e Consulta sobre o requerimento de Francisco Gomes da Costa em 23 de fevereiro de 1775. ANTT, Junta do Comércio, liv. 116, p. 135-138.

Somente em 1776 a Junta do Comércio chega a uma decisão depois de analisadas todas as contas da sociedade. “*Refletindo porém que para maior evidente conhecimento de causa se deviam antes de qualquer decisão examinar os mesmos Livros e apontar documentos, encarregou a JC dois Guarda-Livros da sua Contadoria*”, que foram Pedro Antônio Avenente o seu Laudo, e o Inspetor da Contadoria Nicolau Júlio Cortinovis outro. Ao reconhecerem que ambos haviam modificado os livros de contas, tomou a Junta a nova resolução de nomear os Deputados Francisco José Lopes, Teotônio Gomes de Carvalho, Antônio Rodrigues de Oliveira, “*para procederem aos mais exatos e rigorosos exames*”. Somente depois de toda essa acareação é que concluíram que João da Costa Soares era devedor de 15.294\$704 réis ao seu antigo sócio, ficando logo em poder de Francisco Gomes da Costa “*as partidas que perfazem a referida importância do seu alcance, em compensação de outras de igual soma de que se considera em desembolso pelas antecipações deitas para a Sociedade da Bahia*”¹²⁰

João da Costa Soares não se deu por satisfeito e recorreu à Junta. Em 1776, enviou um requerimento explicando à Junta “*que tendo com Francisco Gomes da Costa três Sociedades distintas, e em cada uma delas diferentes Interessados, duas das quais foram para Pernambuco, e principiaram no ano de 1756*”, passou pessoalmente a ir administrá-las, tendo, além destas, “*Conta particular de vários efeitos consignados ao mesmo Suplicante quando veio de Pernambuco, que produziram para cima de 100 mil cruzados*”, sendo de tudo Francisco Gomes da Costa caixa em 1765; passando o próprio João da Costa Soares para a função de caixa entre 1766 até 1769. Explicou que terminadas as ditas Sociedades, João da Costa Soares formou outras com diversas pessoas estabelecendo também uma fábrica de camurças, estando Francisco “*sem interesse, nem sociedade alguma*”; por isso, entrou “*na ideia de arruinar*” os negócios de João da Costa Soares¹²¹.

O açúcar produzido nos mais diversos engenhos do Norte do Estado do Brasil chegava ao porto atlântico do Recife em caixas. A partir de caminhos fluviais e terrestres, dava entrada na Alfândega de Pernambuco, pagando os direitos previstos. Uma vez despachado nas frotas e as embarcações atracadas no porto de Lisboa, davam entrada na Alfândega Grande do Açúcar, sendo tributado por peso e tipo. Pelas marcas das caixas e mapas de carga enviados ao conhecimento dos negociantes, interceptavam-se as caixas de açúcar aos seus respectivos donos. Estes pagavam os

¹²⁰ Aviso da Secretaria da Junta do Comércio a João da Costa Soares em 04 de março de 1776 e Consulta sobre o requerimento de João da Costa Soares. Lisboa, 26 de março de 1766. ANTT, Junta do Comércio, liv. 117, p. 110

¹²¹ Consulta sobre o requerimento de João da Costa Soares. Lisboa, 26 de março de 1766, 29 de outubro de 1776 e Resolução Real em 03 de fevereiro de 1777. ANTT, Junta do Comércio, liv. 120, várias páginas. Ver tb: Consulta sobre S. Magestade haver por bem nomear, para a causa de Francisco Gomes da Costa e João da Costa Soares, um Conjuiz em lugar do Desembargador Manoel Nicolau Estevez Negrão, que a mesma havia nomeado. Lisboa, 05 de fevereiro de 1781. ANTT, Junta do Comércio, liv. 120, p. 115-116.

direitos e a mercadoria poderia, assim, ser despachada. Relatando o negócio do açúcar dessa forma, parece um tanto quanto simplista.

A quantidade de negócios, negociantes e capitais envolvidos parecem ser infinitos. As muitas etapas que antecedem, envolvem e desencadeiam o negócio do açúcar exigiram um capital empregado em muitas negociações distintas, de muitas sociedades mercantis distintas e com partes do globo distintas. Os valores e lucros envolvidos nesse arriscado porém lucrativo comércio, movimentaram negociantes organizados em diversas sociedades nas quais buscavam-se estabelecer diversos mecanismos de confiança e de controle dos riscos para com os capitais investidos.

As várias sociedades e centenas de negócios que João da Costa Soares foi tecendo ao longo dos seus anos, enquanto negociante, fizeram movimentar no Norte do Estado do Brasil mais de 100 mil cruzados de réis em diversos produtos e transações, entre eles quantidade considerável de açúcares.

CAPÍTULO 04

OS COUROS DO SERTÃO E OS NEGÓCIOS ULTRAMARINOS

“de todos os gêneros que fazem um objeto de tráfico entre os homens, não há, quíça, algum que passe por tantas mãos antes se empregar, e cujo o uso seja tão comum, tão diverso, e tão prodigioso, como os couros de todas as espécies”, [sendo assim], “o tráfico, e manufaturas deles se podem considerar como um dos principais ramos do Comércio interior e exterior de cada Estado”.

Alberto Jacqueri de Sales, c. 1723-1730¹.

“O comércio no Sertão consiste em receber uma pequena quantidade de manufaturas europeias. [...] Os mascates vêm de povoação em povoação, de fazenda em fazenda, trocando suas mercadorias por gado de todo tipo, queijos e couros de bois.”

Henry Koster, 1811².

Alberto Jacqueri de Sales, autor do Dicionário do Comércio, adaptado do "*Dictionnaire universel de commerce*" de Jacques Savary des Bruslons e Philemon-Louis Savary, publicado em Paris no século XVII, afirmou que o comércio do couro no século XVIII, *“se tem consideravelmente aumentado neste Reino de Portugal, e nas suas conquistas da América, e em um e outros Domínios desta Coroa há muitas e grandes Alcaçarias [curtumes], e manufaturas de todas as espécies de peles”*³.

Dessa forma, a mais valiosa joia de D. João V e D. José I não se fez apenas de açúcar e ouro. Alberto Jacqueri definiu o comércio do couro do Estado do Brasil como um *“comércio de grande consideração”*. As solas e atanados são *“de qualidade muito boa, e em maior abundância, que em outra qualquer parte da América, ou talvez, do Mundo, de que se remetem anualmente do referido Estado para a Cidade de Lisboa grandes parcelas”*⁴.

¹ Alberto Jacqueri de Sales. Verbete: couro. In: _____. *Diccionario do commercio*. Tomo II, C-G. Manuscrito, [depois de 1723], p. 242-245.

² Henry Koster. *Viagens ao Nordeste do Brasil*, vol. 01, p. 274-275.

³ Alberto Jacqueri de Sales. Verbete: couro. In: _____. *Diccionario do commercio*. Tomo II, C-G. Manuscrito, [depois de 1723], p. 242-245. Diogo Ramada Curto afirma ainda que o *Dictionnaire Universel de Commerce*, obra que Jacqueri traduz do francês, *“constituiu uma das obras centrais do modelo da nova sociedade comercial que o Iluminismo difundiu”*. Diogo Ramada Curto. *Tradição bibliográfica e cultura da diplomacia*. In: _____. Paula Gonçalves. *Livros dos séculos XVI a XVIII da Biblioteca do Ministério dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal/Instituto Diplomático, 2015, p. 59-60. Ver: Jacques Savary des Bruslons; Philemon-Louis Savary. *Dictionnaire Universel de Commerce*. 3 vol. Paris: Chez Jacques Estienne, 1723-1730.

⁴ *Idem*. Verbete: atanados. In: _____. *Diccionario do commercio*. Tomo I, A-B. Manuscrito, [depois de 1723], p. 193.

O uso do couro para os mais variados fins na Europa setecentista foi analisada por Giorgio Riello. De acordo com seus estudos, as técnicas de manejo e industrialização do couro no século XVIII chegavam a ser mais importantes do que as relacionadas ao metal, tendo em vista o avanço de técnicas para fabricação de botas e sapatos, por exemplo. Observou também que entre 1787-1789, de todo o couro importado pela França, 24% eram oriundos de Portugal, vindo do Brasil. “*During the eighteenth century the leather market became international. The best leather reached Europe from Brazil*”⁵. O autor também nos mostra relevantes problemas sobre a produção de couro nas economias pré-industriais e confinadas ao mundo natural. Para o estudioso, é preciso analisar esse mercado em conjunto com a dinâmica do pastoril e a estrutura do mercado de carne. A cadeia de produção, começando com o mercado da carne e terminando com o produto final.

A análise da produção e do comércio do Norte do Estado do Brasil nos coloca o problema dos couros por representar, durante o século XVIII, o segundo produto mais rentável da composição das pautas de exportação da região. Para melhor analisar a produção e o comércio, nos deteremos em alguns aspectos desse negócio, como é o caso da relação entre diversificação da produção colonial e as formas de trabalho empregadas, para assim entendermos o negócio do couro e as variadas gamas de atividades produtivas envolvidas, que acabavam sendo distintas na sua natureza econômica. Inicialmente destacamos a formação das fazendas de gado e do pastoril enquanto um processo colonizador nos sertões. Num segundo momento, destacamos a ampliação do mercado das carnes nas áreas urbanas oriundas desses estabelecimentos pecuaristas sertanejos. E, por fim, o negócio das peles e couros que envolvem unidades de beneficiamento – os curtumes –, escravatura e oferta de materiais de manejo e curtimenta, como cascas de madeira com concentração de ácido tânico e cal.

Seguindo essas questões e partindo da análise do couro enquanto produto dinamizador e caracterizador da região colonial em questão, faz-se necessário retomar as teses de Capistrano de Abreu e a “*época do couro*” na perspectiva temporal, e de José Alípio Goulart e a “*geografia do couro*” numa perspectiva espacial.

A época do couro para Capistrano surge e se entrelaça ao período colonial, quando da conquista dos sertões. “*Os primeiros ocupadores do sertão*”, desde cedo, “*atravessaram a época do couro*”⁶, em que quase todos os utensílios, roupas e apetrechos diários do sertanejo eram de couro.

⁵ Giorgio Riello. *The Boot and Shoe Trades in London and Paris in the Long Eighteenth Century*. Phd Thesis in History. London: University College London, 2002, p.40 e Nature, production and regulation in eighteenth-century Britain and France: the case of the leather industry. *Historical Research*, vol. 81, no. 211 (February 2008), p. 75-99.

⁶ Capistrano de Abreu. *Capítulos de História Colonial, 1500-1800*. Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal, 1998, p. 134-135 e 211. (1ª ed. 1907). Simonsen reproduz a noção de época do couro de Capistrano na mesma chave interpretativa: adensamento do

Por outro lado, Goulart, em vez de partir das premissas temporais, sugere uma delimitação espacial para uma caracterização e relevância do couro na história do Brasil, ao afirmar que “*as áreas integrantes de uma geografia do couro, em nosso país, são aquelas em que o referido material revestiu-se de importância capital para as populações nelas habitadas, quer no campo econômico, quer no social*”⁷. A geografia do couro de José Alípio Goulart não possui temporalidade explicativa, ao contrário de Capistrano de Abreu. Porém, se restringia ao “*sertão nordestino e o extremo sul-gadeiro*” e não ao Brasil sertanejo em sua totalidade, como queria Capistrano.

Entre uma e outra obra, retomamos as proposições dos pesquisadores elencados para traçar uma história do couro, enquanto produto dinamizador da economia colonial setecentista, no Norte do Estado do Brasil. Ao contrário do que afirmou José Alípio Goulart, o couro foi artigo que teve expressão econômica e pesou na balança comercial do Brasil Colônia, notadamente no Norte do Estado do Brasil já durante as primeiras décadas do século XVIII, quando se adensa o comércio atlântico do couro e o surgimento das fábricas de sola e atanados. Diferente da perspectiva de Capistrano, partimos não somente do uso doméstico e endógeno do couro na sociedade pecuarista, mas da capacidade que esse produto teve de dinamizar a economia regional colonial e produzir riquezas para os produtores, beneficiadores e negociantes, no Brasil e na Europa.

Este capítulo analisa o negócio do couro no Norte do Estado do Brasil no século XVIII. Partimos da história de uma família de portugueses que, no contexto da Guerra dos Bárbaros, obteve sesmarias e formou fazendas pecuaristas no sertão. Esses portugueses envolveram-se primeiro nos negócios de abastecimento da carne em Recife e Olinda, para só então disporem da primeira fábrica de curtir couros estabelecida na América portuguesa.

criatório, maior utilização do couro. Roberto C. Simonsen. *História Econômica do Brasil* (1500-1820). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957, p. 156-157. (1ª ed. 1937).

⁷ José Alípio Goulart. *Brasil do boi e do couro: o couro*, vol. 02. Rio de Janeiro: 1966, p. 17.

OS COSTAS MONTEIRO E OS NEGÓCIOS DO SERTÃO

Analisar a atuação mercantil dos irmãos João e Luís da Costa Monteiro no negócio do couro, no Norte do Estado do Brasil, é, antes de tudo, retomar os estudos e proposituras de José Antonio Gonsalves de Mello. Em 1981, o autor já destacava a *“importância dessa pioneira atividade industrial de Recife”*, atestada pela *“relação da carga vultosa de couros e atanados embarcada aqui [Recife] nos navios das frotas com destino à metrópole”*. Apontou o autor que *“foram particularmente ativos os irmãos, ambos vereadores [na Câmara de Recife], João e Luís da Costa Monteiro”*⁸, no negócio do couro.

José Antonio já reclamava a necessidade de pesquisas mais aprofundadas sobre atuação mercantil dos irmãos. *“Uma dessas histórias de família que cabe investigar”*, pois *“organizaram uma importante empresa comercial e industrial”*, incluindo *“fazendas de criação de gado no Ceará, o abastecimento de carne bovina de Recife, o arrendamento do contrato do “subsídio” da carne e, finalmente, a industrialização do couro em vários curtumes”*⁹. Alguns estudos seguiram a proposta de pesquisa sugerida por José Antonio.

George Souza apresentou novos elementos acerca das relações familiares dos dois irmãos, demonstrando que, *“por intermédio de seus casamentos [e] uma ampla rede familiar”*, acabaram alcançando *“em Pernambuco todas as marcas da ascensão social”*, com *“grande projeção local”*. A pesquisa do autor concluiu que *“os dois irmãos e seus descendentes em quatro gerações – dez elementos identificados no total – exerceram treze mandatos na Câmara de Recife entre 1728 e 1822”*, sendo o matrimônio a principal estratégia utilizada por ambos para conseguirem destaque na sociedade local¹⁰.

Já Tiago Medeiros buscou demonstrar como a produção manufaturada do couro nas fábricas de curtir sola de ambos os irmãos *“proporcionou uma conexão econômica e social entre o sertão de Pernambuco, no século XVIII, e o além-mar, via porto de Recife”*, ampliando assim *“as fronteiras mercantis entre o centro e as áreas periféricas no interior da América portuguesa”*. O autor também confere ao casamento um facilitador para a *“entrada dos irmãos no mundo dos negócios*

⁸ José Antonio Gonsalves de Mello. Nobres e Mascates na Câmara do Recife, 1713-1738. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LIII, 1981. Recife: CEPE, 1981, p. 120.

⁹ *Idem*, p. 124.

¹⁰ George Souza. *Tratos e mofatras*, p. 61; 99-100; 117.

com a metrópole e na política local”, afirmando que “os irmãos negociantes garantiram para seus descendentes o rentável negócio de exportação de couros para a metrópole”¹¹.

Em outro recente trabalho sobre o negócio dos couros no Norte do Estado do Brasil setecentista, Alex de Moura chama atenção para aspectos pouco ou nada discutidos, como o envolvimento e os conflitos dos Costa Monteiro pela permanência no Contrato do Subsídio da Carne, o que garantiria rentabilidade no negócio em razão das reses abatidas e carne e pele vendidas¹².

Em que pese a relevância dos estudos supracitados, acreditamos que algumas questões apontadas por José Antônio ainda não foram resolvidas e, portanto, retomamos as considerações do autor acerca da atuação dos irmãos Monteiro. Primeiro, partimos do princípio de que os matrimônios contraídos pelos irmãos Monteiro, por mais bem-sucedidos que sejam, não constituíram a origem de suas respectivas fortunas e prestígio social. O matrimônio com as filhas de comerciantes foi uma estratégia de manutenção de uma fortuna originalmente alcançada por meio da guerra colonial, como prêmio pela colonização durante a luta contra os Tapuias da Capitania do Ceará. Segundo, que o prestígio na sociedade local e o ingresso da família na Câmara de Recife não adveio da rede de relações dos irmãos donos de fazendas e fábricas. As boas relações e as redes de sociabilidade são resultado e manutenção de um prestígio econômico e social, só alcançado graças aos privilégios e monopólios no comércio da carne e do couro outorgados pela Coroa na primeira metade do século XVIII. Terceiro, que a atuação mercantil excepcional dos irmãos se deu na região colonial a partir de sesmarias concedidas pela Coroa para instalação de fazendas no sertão, privilégios no abastecimento de carne bovina no litoral e o monopólio de curtimento de couro. Tudo isso permitiu, em longo prazo, um acúmulo de capital, que desencadeou, num dado momento, que os Costa Monteiro participassem ativamente de quase todas as dimensões do comércio do couro: do sertão ao porto atlântico, do porto atlântico ao porto global de Lisboa e, em menor medida, com as reexportação para o norte da Europa.

A guerra e o prêmio

O ingresso no mundo dos ganhos coloniais de João da Costa Monteiro adveio da guerra e da violência. Seguindo as pistas apontadas por José Antonio Gonsalves de Mello, João da Costa

¹¹ Tiago Silva Medeiros. “*O sertão vai para o Além-Mar*”: a relação centro e periferia e as fábricas de couro em Pernambuco nos setecentos. 110f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de Pós-graduação em História, Natal, 2009, p. 89; 96-98.

¹² Alex Silva de Moura. *O beneficiamentos do couro e seus agentes na Capitania de Pernambuco (1710-1760)*. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFPE, 2014.

Monteiro teria nascido por volta de 1683 no termo de Santarém em Portugal, e já se encontrava em meio às guerras de conquista no sertão do Norte do Estado do Brasil por volta de 1697, ou seja, ainda com aproximadamente 15 anos de idade¹³.

O serviço nas companhias auxiliares das Ordenanças no Ceará durante a chamada Guerra dos Bárbaros pode ser atestado numa carta escrita ao rei D. Pedro II em 1704. Nessa carta, os oficiais da Câmara da Vila de São José de Ribamar na Capitania do Ceará e João da Costa Monteiro, nessa altura já possuidor de fazendas na Ribeira do Jaguaribe, solicitavam ajuda ao rei na guerra justa contra os Tapuias Baiacus aldeados na mesma ribeira. De acordo com a missiva, os índios haviam roubado gado e destruído fazendas, o que levava à “*destruição desta Capitania*”, já que a “*cruel guerra pondo esta Capitania em cerco, [acabou] impedindo os caminhos para a comunicação de Pernambuco*”, como foi atestada na diminuição do rendimento do dízimo daquele ano para a Fazenda Real¹⁴.

João da Costa Monteiro e demais donos de fazendas da Ribeira do Jaguaribe escreveram ao rei por intermédio da Câmara da Vila de São José de Ribamar, preocupados com suas inserções comerciais e os caminhos que levavam a Pernambuco, ou seja, as rotas da praça comercial atlântica. Além de solicitarem ajuda no combate contra os nativos, resguardando assim seus investimentos e negócios, apresentavam sua lealdade na conquista colonial e rogavam que Vossa Majestade não se esquecesse daqueles vassalos que se achavam roubados.

Os primeiros prêmios de João da Costa Monteiro, com a luta e dizimação das populações nativas, foram terras em sesmarias na Capitania do Ceará. A primeira data de sesmaria do Capitão João da Costa Monteiro foi requerida e concedida em abril de 1703. Junto ao Alferes Gabriel Coelho, João da Costa Monteiro solicitou sua primeira data de terra na Ribeira do Jaguaribe, “*num riacho chamado Poró, que fica nas ilhargas do [rio] Bonabuju, pela parte do norte*”. Por se achar a terra devoluta, desaproveitada, pelo aumento da Fazenda Real, por ter servido a Sua Majestade e pelos suplicantes terem gado para poderem povoar, o Capitão-mor da Capitania do Ceará concedeu as terras requeridas, sendo “*três léguas de comprido pelo Riacho a que chamam Poró acima com duas léguas de largo, uma para cada banda do dito riacho, assim e da maneira que pedem e confrontam em sua petição*”¹⁵. Terra, água e gado. O primeiro prêmio pela dizimação das

¹³ Karl Polanyi. *A grande transformação*. As origens de nossa época. p. 25 e José Antonio Gonsalves de Mello. Nobres e Mascates na Câmara do Recife, 1713-1738. p. 136.

¹⁴ *Carta a Sua Majestade D. Pedro II dos camaristas da Vila de São José de Ribamar sobre a Guerra contra os Tapuias Baiacus no sertão da Ribeira do Jaguaribe*. Vila de São José de Ribamar, 13 de fevereiro de 1704. In: Antonio Bezerra. *Algumas origens do Ceará*. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2009, Apêndice documental, doc. XII, p. 203-204. (1ª ed. 1918).

¹⁵ *Data e sesmaria do Capitão João da Costa Monteiro e o Alferes Gabriel Coelho de Sá, de três léguas de terra no riacho Poró, afluente do Bonabuiu, concedida pelo Capitão-mor Jorge de Barros Leite, em 18 de abril de 1703*, às folhas 208v. a 209 do Livro 2º das sesmarias, 3º da coleção. In: ESTADO do Ceará. *Datas de Sesmarias*. 2º vol. e 2º Livro manuscrito. Sesmaria nº 128, p. 123-124.

populações nativas seguia uma lógica própria da colonização: assumir a continuidade do processo colonizador com a valorização da terra.

A segunda data de terra também foi requerida em conjunto. Já como Sargento-mor e não mais Capitão, João da Costa Monteiro, juntamente com Estevão José de Souza, receberam a concessão de três léguas de comprimento, para cada um, nas imediações do “*Rio Curu e bonabuju que desaguam no Rio Jaguaribe*”, em agosto de 1706¹⁶. Um dos argumentos trazidos nessa Data de Sesmaria era que João da Costa Monteiro já habitava aquelas paragens da Ribeira do Jaguaribe, desde, pelo menos, 1697.

A terceira data de terras na Capitania do Ceará do Sargento-mor João da Costa Monteiro veio logo no ano seguinte. Em julho de 1707, ele e outros posseiros receberam confirmação de “*oito léguas de terras de comprimento e duas de largo no Riacho Bonhu*”, sendo quatro léguas pertencentes a João da Costa Monteiro¹⁷.

Em 1707, João da Costa Monteiro já era sesmeiro de, pelo menos, 10 léguas de terras no sertão da Capitania do Ceará. Em 1732 foi concedida a quarta data de terra e, pela primeira vez, um pedido de sesmaria em conjunto com seu irmão, Luis da Costa Monteiro, sendo mais três léguas de comprimento e uma de largura. João da Costa Monteiro, já na condição de coronel, e seu irmão alegaram ter “*descoberto umas terras devolutas e desaproveitadas*”, contíguas às ribeiras de Quixeramobim e Jaguaribe, “*cujas as terras são por um Riacho acima, chamado Riacho Salgado que faz Barra no Riacho das Almas, e porque os suplicantes tem seus gados vacuum e cavalar para criar, e não tem terras em que as possam fazer bastante*”¹⁸.

A quinta data de terra de João da Costa Monteiro, na Capitania do Ceará, foi concedida em 1735. Alegou ao Capitão-mor, no seu requerimento, que da terra anteriormente doada a ele e uns seus companheiros, em 1707, apenas uma data não foi povoada e, portanto, requeria as duas léguas de terra doadas ao Pe. João da Costa por estar devoluta e ser contígua a suas terras já ocupadas¹⁹.

Ver Plataforma das Sesmarias do Império Luso-Brasileiro – Plataforma SILB < <http://www.silb.cchla.ufrn.br>> Acesso em: 12 fev. 2014.

¹⁶ *Data e sesmaria do Sargento-mor João da Costa Monteiro e Estevão José de Souza, de três léguas, no Rio Curu, concedida pelo Capitão-mor Gabriel da Silva do Lago, em 17 de agosto de 1706*, do Livro 3º das sesmarias às fl. 21v-23v. In: ESTADO do Ceará. *Datas de Sesmarias*. 3º vol. e 3º Livro manuscrito, p. 8-10.

¹⁷ *Data e sesmaria do Coronel João de Barros Braga e mais companheiros, de oito léguas de terra no riacho Bonhu hoje Palhano, condedida pelo pelo Capitão-mor Gabriel da Silva do Lago, em 09 de julho de 1707*, do Livro 4º das sesmarias às fl. 69v-70v. In: ESTADO do Ceará. *Datas de Sesmarias*. 4º vol. e 4º Livro manuscrito. Sesmaria nº 236, p. 96-97.

¹⁸ *Registro de data e sesmaria do Coronel João da Costa Monteiro, e seu irmão o Capitão Luis da Costa Monteiro, de uma sorte de terra de três léguas para cada um, em o Riacho Salgado, concedida pelo Capitão-mor Leonel de Abreu e Lima, em 08 de setembro de 1732*. Livro nº 11, pág. 32v-33. In: ESTADO do Ceará. *Datas de Sesmarias*. 12º vol, Sesmaria nº 42, p. 60-61.

¹⁹ *Registro de Data e Sesmaria do Coronel João da Costa Monteiro, de uma sorte de terra de duas léguas no Riacho Bunhú que vulgarmente chamam do Palhano, concedida pelo Capitão-mor Leonel de Abreu Lima, em 12 de fevereiro de 1735*, Livro 11º, p. 87-88. In: ESTADO do Ceará. *Datas de Sesmarias*. 12º vol, Sesmaria nº 116, p. 175-177.

A sexta e última data de sesmaria foi solicitada no mesmo dia e ano que a data anterior. Aos 15 de fevereiro de 1735, o Capitão-Mor Leonel de Abreu Lima confirmou uma data de terra de seis léguas de comprimento por dois de largura, para o Coronel João da Costa Monteiro e João Mendes Branco, num “*Riacho chamado do Curiú, o que vulgarmente chamam hoje do defunto Cruz as quais seis léguas de terras pegão das testadas, e terras do dito defunto correndo pelo dito Riacho acima até suas nascentes*”²⁰. Em 1735, João da Costa Monteiro já dispunha de 6 sesmarias confirmadas.

Multiplicavam-se as terras, multiplicava-se o gado. “*Esse produto que se move, mesmo por maus caminhos*”, como apontou Maria Yedda Linhares, estimulou a partilha do sertão desde o São Francisco ao de Pernambuco, “*entre vastos e sucessivos latifúndios*”. Com tanta terra no sertão, João da Costa Monteiro e seu irmão, Luis, detinham fazendas tão rentáveis como a Fazenda Brejo do Campo Seco, na Bahia, com “*numerosa escravaria, empregada na pecuária, na agricultura e nos serviços caseiros*”²¹. É muito provável que as várias fazendas dos Costa Monteiro seguissem a lógica absenteísta tão comum nas sociedades pecuaristas, “*dominada por grandes latifúndios, cujos detentores quase sempre viviam em Olinda ou Salvador, delegando a administração da propriedade a empregados*”²². Isso porque, como veremos adiante, à medida que os irmãos estabeleciam fazendas, logo ingressaram no importante negócio dos contratos da Coroa.

De certo, é possível encontrar registros documentais de negociantes e senhores de engenho litorâneos, que no século XVIII utilizavam do fato de possuírem propriedades sertanejas como um aspecto para distinção social, como apontou Kalina Vanderlei para os sertões no Norte do Estado do Brasil, o que não deixou de trazer alguns inconvenientes para a Coroa e a própria gestão das fazendas. Francisco Freire da Silva, Luís Brás Bezerra, Luís Lobo de Albertim Lanoy e muitos outros logo que foram nomeados para as forças militares em Recife ou mesmo em meio à suas funções, pediram uma prorrogação de nomeação ou licença, pois necessitavam “*ir ao sertão onde se achava sua fazenda com algumas coisas de sua casa*”, “*fazendas de gado vacuum e cavalar*”. As

²⁰ Registro de Data e Sesmaria de João Mendes Branco e o Coronel João da Costa Monteiro, de uma sorte de terra de seis léguas, em o Riacho chamado Curiú, o que vulgarmente chamam hoje do defunto Cruz, concedida pelo Capitão-Mor Leonel de Abreu Lima, em 15 de fevereiro de 1735, Livro 11º, p. 88-89. In: ESTADO do Ceará. *Datas de Sesmarias*. 12º vol. Sesmaria nº 117, p. 177-178.

²¹ Maria Yedda Linhares. A pecuária e a produção de alimentos na colônia. In: Tamás Szmrecsányi (Org.). *História econômica do período colonial*. São Paulo: HUCITEC, 1996, p.109 e Lycurgo Santos Filho. *Uma comunidade rural do Brasil antigo*. Aspectos da vida patriarcal no sertão da Bahia nos séculos XVIII e XIX. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956, p. 36. Sobre esse tema das fazendas pecuaristas, a colonização dos sertões e a produção de alimentos, ver tb: Maria Yedda Linhares. *Pecuária, Alimentos e Sistemas Agrários no Brasil séculos XVII e XVIII*. *Revista Tempo*, Niterói, v. 1, n. 2, p. 132-150, 1996 e a mesma autora com Francisco Carlos da Silva Teixeira. *História do abastecimento, uma problemática em questão* (1530-1917). Brasília: Ministério da Agricultura, Binagri, 1979.

²² Manuel Correia de Andrade, A pecuária e a produção de alimentos no período colonial. In: Tamás Szmrecsányi (Org.). *História econômica do período colonial*, p. 99-108. No mesmo livro, ver o texto de Francisco Carlos Teixeira da Silva sobre as variedades de formas de posse e uso da terra nos sertões pecuaristas do Brasil colonial.

atividades nas Câmaras também ficavam comprometidas quando seus oficiais tinham fazendas no sertão ²³.

Os Costa Monteiro enfrentaram problemas parecidos. No entanto, já dispunham de larga influência na década de 1740 entre as autoridades coloniais, inclusive como vereadores na Câmara de Recife. O Governador de Pernambuco Henrique Luís Pereira Freire intercedeu pelos negócios de João da Costa Monteiro, naquela altura em plena ascensão. Já detentor do Contrato dos Dízimos do Rio São Francisco e envolvido com o abastecimento do contrato das carnes de Recife, recebeu uma prerrogativa do Rei D. João V de uma “*moratória por tempo de oito anos para dentro deles pagar*”²⁴ o que devia à Fazenda Real. É possível que João da Costa Monteiro, às voltas com suas fazendas e negócios mais lucrativos em Recife, não tendo conseguido dar conta da cobrança dos Dízimos do Rio São Francisco.

O escoamento do gado do sertão e, particularmente, das fazendas dos Costa Monteiro da Capitania do Ceará fez com que os irmãos alegassem à Coroa que tinham à sua custa financiado estradas e abertura de matas na região de Aracati para conduzir seus gados para Recife²⁵. Desde pelo menos a década de 1730, os irmãos estavam envolvidos no comércio das carnes em Recife e Olinda. O escoamento das carnes secas, couros e solas oriundos de Aracati para Recife ocorreu também através de um intenso comércio de cabotagem entre o porto continental de Aracati e o porto atlântico de Recife.

A título de exemplo, citamos os registros da Câmara da Vila de Santa Cruz de Aracati nos quais o movimento portuário entre 1767 a 1776 foi de, pelo menos, 78 pequenas embarcações conduzindo carnes secas, couros e solas, sendo Recife o porto de destino da maioria delas. Já entre 1787 a 1802, registraram-se 240 sumacas, lanchas e barquinhos diversos transportando, além dos produtos anteriores, cargas de algodão²⁶. Manoel Esteves de Almeida afirmou em 1795 que “*além deste ramo de comércio da fabrica de carnes, havia muitos outros como se fazia grandioso*

²³ Kalina Vanderlei Paiva da Silva. *Nas Solidões Vastas e Assustadoras: A conquista do sertão de Pernambuco pelas vilas açucareiras nos séculos XVII e XVIII*. Recife: Cepe, 2010. *Requerimento de Francisco Freire da Silva*. Recife, 17 de março de 1716. AHU, Pernambuco, cx. 27, doc. 2481; *Requerimento de Luís Brás Bezerra*. Recife, 13 de janeiro de 1729. AHU, Pernambuco, cx. 38, doc. 3388; *Requerimento de Luís Lobo de Albertim Lanoy*. Recife, 3 de julho de 1742. AHU, Pernambuco, cx. 58, doc. 4958. Sobre os oficiais camários e as fazendas no sertão, ver: *Termos de Vereação do Senado da Câmara de Natal*. Natal, 16 de abril de 1740. IHGRN, cx. 01, lv. 1737-1742, fl. 59-59v.

²⁴ *Carta do Governador da Capitania de Pernambuco, Henrique Luís Pereira Freire de Andrada, ao rei D. João V, sobre o requerimento do contratador dos dízimos do Rio São Francisco, coronel João da Costa Monteiro*. Recife, 08 de setembro de 1739. AHU, Pernambuco, cx. 54, doc. 4.692.

²⁵ José Antonio Gonsalves de Mello. Nobres e Mascates na Câmara do Recife, 1713-1738, p. 136.

²⁶ *Livro de notas da Câmara da Vila de Santa Cruz do Aracati de registro dos barcos que deram entrada no porto da vila entre 1767-1802*. Livro nº 23. Acervo pessoal de Almir Leal de Oliveira. Sobre o assunto, ver: Leonardo Cândido Rolim. *Tempo das carnes no Siará Grande: dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na Vila de Santa Cruz do Aracati*. (c. 1690-c. 1802). João Pessoa, 2012.

negócio, como sejam couros de boi salgado, vaquetas, couros de cabra e pelicas brancas, que se costumam fabricar nos sertões e nesta Vila [Aracati]”. Tudo isso conduzido em sumacas para Pernambuco. Como já havia advertido Fernand Braudel, é preciso considerar o papel dos pequenos veleiros de carga nas trocas econômicas e a influência da cabotagem na constituição e riquezas das praças comerciais marítimas, como foi Recife no século XVIII²⁷.

O negócio das carnes em Olinda e Pernambuco e a participação dos Costa Monteiro merecem mais esclarecimentos. Isso advém da diferença entre o Contrato do Subsídio das Carnes de Pernambuco arrematado em Lisboa no Conselho Ultramarino e a gestão desse contrato na colônia, que requeria uma série de agentes e sócios, como foi o caso dos Costa Monteiro e o primeiro contratador do subsídio das carnes arrematado em Lisboa, João Mendes da Costa.

Contratos Ultramarinos

Num discurso anônimo apresentado ao Conselho Ultramarino na década de 1760, o autor argumentou que *“são os contratos do ultramar um dos principais socorros de que se mantem e se sustentam as Conquistas de Portugal; ficando sempre muita parte livre com que se pode enriquecer o Erário Régio”*. A rentabilidade dos contratos no ultramar manteve as finanças das conquistas, custeando as próprias folhas de pagamento nas provedorias, e seu excedente promoveu ganhos aos cofres da Coroa além, de claro, o enriquecimento privativo dos negociantes diretamente envolvidos nos contratos. A vasta gama envolvidos nos contratos também foi apontada nesse discurso: *“não se pode saber ao certo quais são os verdadeiros donos e interessados em todos estes contratos, porque a maior parte dos arrematantes são testas de ferro e os fiadores à decima também os são”*. O autor também narrou situações corriqueiras no qual *“João Francisco não tem cabedal próprio para confiar semelhantes contratos, e se faz arrematante pela porção que lhe dá de Luvas o verdadeiro Lançador”*. Concluiu esses aspectos ao afirmar que *“sabe-se porém, que os Calixtos são testas de ferro dos Bezerras, os Abreus dos Barbosas e Torres, os Souzas dos Moreiras”*²⁸.

O discurso em tela nos coloca o problema das sociedades mercantis e seus agentes. Um contratador nunca foi apenas o arrematante do contrato. Antes de tudo, ele era um negociante que

²⁷ Manoel Esteves de Almeida. *Registro de Memória dos principaes estabelecimentos factos e cazos raros acontecidos nesta villa da Santa Cruz do Aracaty*. Villa da Santa Cruz do Aracaty, 30 dezembro de 1795. In: *Revista do Instituto do Ceará*, Ano I, Tomo I, 1887. Fortaleza: Typ. Econômica, p. 80-86. Fernand Braudel. *O Mediterrâneo e o Mundo mediterrânico na Época de Felipe II*. Vol. 01, p. 143-144. Ver: Almir Leal de Oliveira. A força periférica da empresa comercial do charque. O Ceará e as dinâmicas do mercado atlântico (1767-1783). *Anais...I Encontro Nordestino de História Colonial - Territorialidades, poder e identidades na América Portuguesa - séculos XVI a XVIII*, João Pessoa, 2006.

²⁸ Autor anônimo. *Discurso sobre os Mapas Chronologicos dos Contratos do Ultramar*, [c. 1760]. AHU, Contratos Reais, Códice 1269, p. 5-10.

contava com credores e devedores, sócios e agentes e, portanto, o capital investido estabelecido no momento da assinatura do contrato, necessariamente, não pertencia ao contratador, nem ao fiador, como podia nem existir. Esse capital poderia ser inicialmente um acúmulo de créditos disponíveis ao arrematante, fruto de suas negociações e das redes mercantis em que atuava. O caso do Contrato dos Subsídios da Carne de Pernambuco não foge a essa regra.

Esse tipo de contrato foi criado para regular a oferta e o abastecimento de carne bovina nas áreas urbanas e litorâneas de algumas capitanias. No Norte do Estado do Brasil, esse contrato em Pernambuco não só regulou a oferta de carne bovina nos açougues de Recife e Olinda, como permitiu um maior fluxo de comercialização das carnes e couros do sertão. Antes de 1727 esse contrato era arrematado na Câmara de Olinda, depois desse ano passou para a Provedoria da Fazenda, que por sua vez passou a ser arrematado no Reino. Até pelo menos o final da década de 1760, esse contrato foi exclusivamente arrematado no Conselho Ultramarino em Lisboa²⁹. Importante salientar esse fato, tendo em vista que mesmo sendo um contrato específico e para atender a demandas de mercado alimentar na colônia, os negociantes portugueses instalados em Lisboa permaneceram como contratadores durante muito tempo.

Anos	Valor anual	Arrematador	Fiador
1731 a 1738	15.500.000	José Mendes Costa	João Gonçalves do Vale
1739 a 1741	17.066.666	Antonio Lopes da Costa	José Mendes da Costa
1742 a 1744	21.403.333	José de Almeida Cordeiro	Nicoulau de Moura
1745 a 1748	17.333.333	José Mendes da Costa	João Gonçalves do Vale
1749 a 1751	17.333.333	José Mendes da Costa	João Gonçalves do Vale
1752 a 1757	18.300.000	João da Costa Monteiro	João Gonçalves do Vale
1758 a 1763	23.333.333	João da Costa Monteiro	João Gonçalves do Vale

QUADRO 04 – Contratos de Arrematação do Subsídio da Carne de Pernambuco, 1731 a 1763

FONTE: Elaboração do autor a partir de *Mapas Chronológicos dos Contratos Ultramarinos*, 1641-1758. AHU, Contratos Reais, Códice 1269, p. 95.

De acordo com os registros do Conselho Ultramarino, entre 1731 a 1751 esse contrato foi arrematado em Lisboa por negociantes portugueses ali sediados. Somente a partir de 1752 é que foi

²⁹ *Sobre os contratos serem arrematados no Concelho Ultramarino*. Lisboa, 23 de agosto de 1727. *Informação geral da Capitania de Pernambuco*, 1749, p. 286. O primeiro contrato arrematado em Recife deu-se em 06 de dezembro de 1769 ao Capitão Mor José Themotio Pereira de Bastos por si e seus sócios. Ver: *Auto de arrematação do contrato do subsídios das carnes desta Capitania de Pernambuco*. Recife, 06 de dezembro de 1769. *Livro dos Rendimentos e Contratos da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco com suas condições e encargos*, 1770. AHU, Contratos de Pernambuco, Códice 1828.

arrematado por um negociante português instalado na praça de Recife. Isso porque os Costa Monteiro já dispunham de capital e uma rede mercantil consolidada de ambos os lados do Atlântico e contou com a procuração de um de seu sócio em Lisboa, o negociante Balthasar Simões Vianna, para dar lance no contrato e arrematá-lo na condição de procurador de João da Costa Monteiro³⁰. Importante notar também que o fiador do contrato durante quase 50 anos foi o mesmo negociante, João Gonçalves do Vale.

As obrigações e despesas desse contrato incluíam a compra do gado nos sertões, possivelmente o custo do transporte para os açougues, aluguel das balanças e armazéns e os expedientes administrativos tanto em Recife como em Lisboa. Inclui-se também as despesas com um dos subprodutos oriundo do contrato, os couros e, portanto, o salgamento, condução das solas do sertão e o curtimento de parte deles em atanados no litoral. Em contrapartida, os rendimentos do contrato eram auferidos em cada arroba de carne cortada nos açougues pela ordem de 160 réis, como também das carnes secas que vinham do sertão em barcos, que eram descarregados no porto de Recife. Nem todo o rendimento era lucro para o contratador, uma parte era aplicado para o soldo das Infantarias³¹.

De acordo com José Mendes da Costa, contratador durante muitos anos, “*o produto do contrato das carnes são os couros que se curtem em sola*”. Isso explica o porquê do interesse dos negociantes portugueses nesse contrato, já que estando no Reino recebiam os couros provenientes do abate dos animais e o comercializavam na Europa a partir de Lisboa. Em 1732, o então contratador reclamou ao rei o prejuízo que teve naquele ano, posto que os Mestres e Capitães dos navios não haviam recebido toda a sola do contrato a bordo dos mesmos. Pedia, na ocasião, que o envio dos couros do contrato seguissem os mesmos trâmites que o negócio do pau-brasil, ou seja, que entre todas as embarcações fosse proporcionalmente repartido o couro e a sola disponível nos Armazéns da Alfândega de Recife para seguirem a Lisboa³².

Um dos problemas de análise do contrato é identificar a relação entre o contratador em Lisboa e os agentes do contrato em Pernambuco. Como foi dito anteriormente, os Costa Monteiro já se encontravam às voltas com esse contrato desde, pelo menos 1730 embora só apareçam no Conselho Ultramarino como Contratadores em 1752. Ocorre que os Costa Monteiro eram sócios de José Mendes da Costa, operando o abastecimento da carne em Pernambuco e enviando os couros

³⁰ *Contrato do subsidio das Carnes de Pernambuco que se fez no Conselho Ultramarino com João e Luis da Costa Monteiro, por seu procurador Balthasar Simões Vianna*. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1751.

³¹ Ver os Livros de Contratos do Conselho Ultramarino em: *Livro de registro dos Contratos Reais do Conselho Ultramarino*. AHU, Contratos Reais, 1º vol. 1671-1731 Códice. 296; 2º vol. 1731-1753 Códice 297 e 3º vol. 1753-1771 Códice 298.

³² *Requerimento de José Mendes da Costa ao rei D. João V sobre o envio dos couros e solas*. Lisboa, 23 de outubro de 1732. AHU, Pernambuco, cx. 43, doc. 3914.

para o mesmo em Lisboa. Mesmo já comercializando carnes nos açougues de Olinda e Recife com gados provenientes de suas fazendas na Capitania do Ceará, João da Costa da Monteiro e seu irmão Luís encontraram outras formas de influir nas políticas econômicas da Capitania e no negócio das carnes e couros do sertão, a partir da sua atuação enquanto vereadores na Câmara de Recife.

João da Costa Monteiro foi eleito vereador na Câmara de Recife em 1728 e o seu irmão em 1732³³. A participação política dos irmãos na Câmara nesse momento foi pautada pela defesa do comércio da carne e dos couros provenientes dos sertões do Norte do Estado do Brasil em detrimento a um comércio de couros que ocorria com a Nova Colônia, ou seja, a Colônia de Sacramento.

O Governador de Pernambuco, Duarte Sodré Pereira, deu conta ao rei em 1732 sobre a entrada de couros da Nova Colônia em Pernambuco e a competição desse produto frente aos couros do sertão do Norte do Estado do Brasil. De acordo com o governador, “*atendendo o Senado da Câmara desta praça o gravíssimo prejuízo que se seguia a todos os moradores com a entrada dos ditos couros*”, resolveram formar uma Junta com oficiais da Câmara de Olinda, Recife, o Governador e alguns negociantes a fim de decidirem sobre esse comércio³⁴.

De fato, em agosto de 1732 essa Junta havia se reunido em Recife para discutir a questão. Nos assentos produzidos pela Junta consta que a “*entrada dos couros em cabelo da Nova Colônia por ser em tanta quantidade que totalmente fará perder o valor que tinha os da terra por ser inferiores na qualidade*”. Além desse prejuízo de competitividade de mercado dos couros, era preciso não esquecer dos negociantes de carne, pois, “*os gados que se matam no açougue desta Praça [...] são conduzidos dos sertões dele de 200 ou 300 léguas [...] com grandes despesas dos criadores deles nas pagas dos condutores*”. O prejuízo aumenta com os impostos e taxas pagas à Coroa por cada arroba de carne, meio de sola embarcado, carnes secas que vêm do sertão, concluindo assim que “*se a entrada dos couros da Nova Colônia se não evitar, tudo fica alterado*”³⁵. A resolução da Junta para o caso foi o aumento dos impostos e taxas sobre a

³³ George Souza. *Tratos e mofatras*, p. 325-326 e 360.

³⁴ *Carta de Duarte Sodré Pereira ao rei D. João V*. Recife, 08 de outubro de 1732. AHU, Pernambuco, cx. 43, doc. 3893. Sobre o comércio de couros na região platina ver: Paulo Possamai. *A vida quotidiana na Colônia do Sacramento*. Lisboa: Livros do Brasil, 2006; Maximiliano M. Menz. *Entre dois impérios*, p. 93-120 e Fabrício Prado. *El Tratado de Utrecht y sus consecuencias en el Atlántico Sur: La Colonia del Sacramento y la presencia lusitana en el Río de la plata*. In: Iván González, Matilde Mantécon y Guadalupe Ríos (Org.). *Resonancias imperiales. América y el Tratado de Utrecht de 1713*. México: UNAM, 2015, p. 199-220.

³⁵ *Assentos e resoluções da Junta em Recife sobre o couro da Nova Colônia*. Recife, 22 de agosto de 1732. AHU, Pernambuco, cx. 43, doc. 3893. Sobre o comércio de produtos da pecuária na região platina, Nicolás Biangardi afirmou que “la región era el eje de un comercio más amplio que vinculaba a Paraguay, el Alto Perú y Santiago de Chile entre sí y con Europa. La presencia de los barcos en el puerto [de Montevideo] era imprescindible para la economía regional ya que implicaba que los comerciantes pudieran abastecerse de mercaderías europeas y enviar caudales a España, pero también porque generaba una demanda de servicios, abastecimientos y productos pecuarios de los que dependía el sustento de la mayor parte de la población”. Nicolás A. Biangardi.

comercialização desse couro e o controle de entrada, não excedendo 15 ou 16 mil couros em cabelo por ano proveniente da Nova Colônia. Figurava entre os protecionistas do comércio do couro dos sertões o vereador João da Costa Monteiro.

Não tardou para que os interessados nesse negócio com a Nova Colônia também se organizassem contra as decisões da Junta. Vários homens de negócio que atuavam nesse circuito Pernambuco/Nova Colônia escreveram ao rei pedindo revisão dos tributos e do controle de entrada instaurados pela decisão da Junta e confirmados nas Câmaras de Olinda e Recife e pelo Governador de Pernambuco. Argumentaram que desde que foi instaurado o contrato dos subsídios da carne de Pernambuco “*extinguiram-se os curtumes gerais que havia de que muitos moradores desta terra viviam*”. O exclusivo da compra da sola pelo contratador e seus agentes é que teria fomentado essas disputas e não argumentos do bem comum, já que o contratador “*se envolve de uma hipócrita ambição para destruírem o negócio da Nova Colônia e não virem couros a esta terra, e eles a seu salvo venderem a sua sola por alto preço, pois outra nenhuma pessoa neste Pernambuco a tem senão eles os contratadores*”. Essa arbitrária decisão de aumentar taxas e controlar o fluxo de cargas provocaria o fim dessa rota comercial, beneficiando mais uma vez o contratador e seus agentes “*sem haver que os possa impedir para terem sempre nas Câmaras vereadores que são seus parceiros, como agora o é o vereador Luis da Costa Monteiro e só a eles terem proveito*”³⁶.

O longo requerimento dos homens de negócio pode ser resumido em duas solicitações principais: primeiro, a liberdade para comerciarem açúcar, sal e efeitos do Norte do Estado do Brasil com a Nova Colônia em troca de couro e prata; segundo, combater o monopólio do contratador e seus agentes. No que concerne ao primeiro aspecto, comercializar couro atenderia em parte o segundo, pois aplacaria o monopólio do contratador. A menção de que essas resoluções aprovadas pela Junta atendiam “*conveniências próprias do governador*”, no caso Duarte Sodré Pereira que negociava escravos vindos de Angola e Costa da Mina para o Rio de Janeiro e, possivelmente, para a Nova Colônia, desejando assim enfraquecer a concorrência. Segundo, a participação e assinatura do Capitão José de Freitas Sacotto, outro importante negociante de escravatura, que também assinou uma procuração, junto com outros homens de negócio do Recife, delegando procuradores em Lisboa a fim de resolverem a questão. Antonio Vaz Coimbra, Francisco Gomes Lisboa e João Soares Barbosa foram instituídos procuradores num documento lavrado no

Llegar al puerto. La circulación de productos pecuarios en un área de la región Río de la Plata, 1784-1790. *Anais...* Quintas Jornadas de Historia Económica, Uruguay, 2011, p. 01-27.

³⁶ *Requerimento dos homens de negócio do Recife ao rei pedindo ordem para que não tenha vigor o assento feito em junta que regula e taxa o comércio de couro com a Nova Colônia.* AHU, Pernambuco, cx. 43, doc. 3893.

Tabelião Público em Recife, a fim de representar em Lisboa o interesse desses homens de negócio junto à Corte, ou seja, buscar reverter a decisão da Junta sobre o comércio da Nova Colônia³⁷.

Gordura e sabão

Um produto residual do mercado da carne pouco explorado é a produção e comercialização do sabão proveniente da gordura animal. O fornecimento de sabão preto no ultramar aparece regulado por lei e arrematado em Lisboa desde pelo menos o ano de 1643, figurando como um produto também monopolizado por contrato³⁸. Durante o século XVIII o abastecimento desse produto oriundo do Reino foi irregular em todo o Brasil e no caso do Norte do Estado do Brasil, atendendo quando muito a Vila de Recife.

Um documento anônimo, escrito provavelmente por um contratador do sabão preto em Lisboa, instruiu seu agente Francisco Álvares Viera, que foi em 1751 ao Recife cuidar do seu negócio. Nas recomendações o negociante explicou passo a passo tudo que o caixeiro deveria fazer. Ao chegar em Recife, deveria se apresentar às autoridades locais, desde o Governador ao Provedor da Fazenda Real, tratando todos com humildade e respeito. Deveria alugar armazéns para o sabão enviado do reino e abrir uma loja. Providenciar um assistente, um “*moço branco do Reino*”, preferível que fosse um de Lisboa junto com Francisco, que soubesse ler e escrever. Deveria também procurar o Juiz Conservador das causas mercantis ou que tocasse o contrato do sabão, para confirmar seu nome como agente do contratador. Logo que chegasse, deveria passar editais por toda a cidade e para os donos das embarcações, confirmando o estanco do sabão “*para que conste ao povo o crime que comete e as penas em que encorem, que comprar ou usar sabão que não seja do estanque*”.

O comércio de sabão preto da Ilha de São Tomé possuía no Brasil grande mercado, de modo que o negociante instruiu seu agente a comprar parte do sabão que de lá viesse e passasse a vendê-lo por exorbitantes preços. Alegava que muitas pessoas compravam esse sabão e misturavam com

³⁷ *Procuração pública que fazem os homens de negócio desta Capitania de Pernambuco*. Recife, 16 de setembro de 1732. AHU, Pernambuco, cx. 43, doc. 3893. Sobre os negócios do governador, ver: Maria Júlia de Oliveira e Silva. *Fidalgos-mercadores no século XVIII*: Duarte Sodré Pedreira. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1992. Sobre o tráfico de escravatura em Pernambuco com participação do negociante José de Freitas Sacotto, ver: Gustavo Acioli Lopes. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico*, p. 50-167 e _____.; Maximiliano Menz. Resgate e mercadorias: uma análise comparada do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (Século XVIII). *Afro-Ásia*, 37 (2008), p. 63. Sobre os produtos comercializados na região plantina com Pernambuco, ver Antonio José Gonçalves Chaves. *Memória sobre a Província do Rio Grande do Sul de São Pedro em particular*, 1823. In: _____. *Memórias econômico-políticas sobre a administração pública do Brasil*. São Leopoldo, RS: Ed. Unisinos, 2004, p. 180-209.

³⁸ Giorgio Riello. *The Boot and Shoe Trades in London and Paris in the Long Eighteenth Century*, p. 25 e José Justino de Andrade e Silva. *Collecção chronologica da legislação portugueza, 1640-1647*, p. 437-438.

“sebo dos sertões”, vendendo-os caros e com baixa qualidade. Esse preço e qualidade iria fazer com que a preferência se voltasse para o sabão de Lisboa. No entanto, caso o sabão de São Tomé estivesse muito barato, instruiu seu agente a comprar tudo e misturar o sabão de São Tomé com o que vinha de Lisboa “*de sorte que não se perceba*” e vendesse fora de Pernambuco³⁹.

O comércio do sabão, privativo ao contratador, figurou como um tipo de contrato pouco lucrativo, atestado pela pouca vigilância do contratador e seus agentes na área monopolizada. Além do mais, o contratador em Lisboa competia com a venda de sabão proveniente da Ilha de São Tomé. Antonio de Saldanha da Gama, antigo governador do Reino de Angola, escreveu uma memória em 1814 sobre as colônias portuguesas situadas na costa ocidental da África e argumentou a potencialidade mercantil do sabão da Ilha de São Tomé. Argumentou que na Ilha se produzia “*uma espécie de sabão, muito estimado entre nós para a lavagem das rendas e de outros objetos delicados, e que por ventura misturado com alguma aroma, poderia também competir com o tão afamado de Nápoles, que se vende na Europa por subido preço para o uso da barba*”. Esse sabão era produzido a partir de palmeiras, como o Dendê, que produz azeite e era misturado com outras plantas que detinham cheiros e propriedades alcalinas⁴⁰.

Muitos são os documentos expedidos pelos contratadores para as partes do Brasil solicitando observância das autoridades coloniais para o cumprimento do contrato. O contrato arrematado por João Batista Dauvergne no Conselho da Fazenda em Lisboa em 1719 permitiu o monopólio da renda do sabão, tanto no Reino como no Brasil, entre janeiro de 1720 ao fim do ano de 1723. Uma das primeiras atitudes do contratador foi barrar o comércio de sabão que entrava no Estado do Brasil oriundo da Ilha de São Tomé⁴¹.

Dentre as muitas cláusulas do contrato, figura o artigo XVIII declarando que “*nenhuma pessoa possa vender sabão nas partes do Brasil, senão por pessoas que sua licença tiverem*”⁴². O contratador ainda dispôs de alguns outros privilégios, como licença para manter embarcações de transporte do sabão e insumos necessários à sua produção, como cinzas e azeite, sem pagar impostos; e prerrogativas jurídicas no Conselho da Fazenda enquanto contratador da Real Fazenda. Esse contrato, na verdade, foi subsidiário aos importantes negócios da família Dauvergne no Brasil,

³⁹ *Instruções dirigidas a Francisco Álvares Vieira determinando medidas relativas ao comércio de sabão*. Lisboa, 20 de dezembro de 1751. BNRJ, Coleção Pernambuco, Not. II-33, 05, 040 n° 02.

⁴⁰ Antonio de Saldanha da Gama. *Memória sobre as colônias de Portugal*, 1814. Paris: Typ. Casimir, 1839, p. 56-66.

⁴¹ *Requerimento do contratador do sabão João Batista Dauvergne ao rei D João V*. Lisboa. 20 de junho de 1725. AHU, Bahia, cx. 22, doc. 2014

⁴² *Contrato do Sabão Preto destas cidades que se arrematou no Conselho da Fazenda a João Batista Dauvergne por tempo de 4 anos*. Lisboa: Officina de Antonio Pedrozo Galram, 1720. AHU, Bahia, cx. 17, doc. 1487.

pois já atuavam no negócio da escravatura e com contratos com a Coroa para abastecimento de escravos para as Minas, na década de 1720⁴³.

Dada a pouca capacidade do contratador em garantir a oferta do sabão, além do fato de ser um produto que poderia ser produzido artesanalmente⁴⁴, surgiram muitos impasses acerca da manutenção do estanco. Em carta escrita ao Governador de Pernambuco e repassada ao Conselho Ultramarino em 1737, os camaristas de Olinda afirmaram que pouco poderiam contribuir para a vigilância do contrato, porque o contratador não comercializava na região, fazendo com que “*a maior parte desta terra se remediei com sabão que se faz na mesma terra e vem dos sertões*”⁴⁵. Esse mesmo problema do estanco do sabão preto e o abastecimento dele vindo de Portugal foram sentidos em outras localidades do Brasil. No Rio de Janeiro, por exemplo, coube a Gomes Freire de Andrade, a partir de 1735, zelar pelo cumprimento do estanco arrematado em Lisboa por Antonio Ribeiro da Silva e vigiar contra o contrabando, aceitando somente o sabão preto oriundo do contrato vindo de Lisboa e da Ilha de São Tomé⁴⁶.

D. João V escreveu em 1737 ao governador do Estado do Maranhão para que analisasse, junto às vilas, a quantidade de sabão necessário a ser enviado do reino. Algumas câmaras se pronunciaram, afirmando que os próprios moradores produzem seu sabão, considerando um excesso por parte da Coroa esse estanco dada a pobreza da população. Essa também foi a opinião do Governador-General, acrescentando que naquele Estado nunca havia chegado sabão preto de Portugal até o ano de 1737, pelo menos. Por todos esses percalços, o estanco foi abolido pela Coroa em 1752 e em 1766 as saboarias de Portugal passaram todas ao controle da Fazenda Real, sendo as fábricas geridas por pessoas indicadas pelo Rei a preços fixados⁴⁷.

⁴³ Assim foi o caso de Henrique Pedro Dauvergne e João Batista Dauvergne, juntamente com Francisco Luis Saião. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. 39, 1917, p. 511.

⁴⁴ Sobre a história do sabão e as técnicas de manufaturagem nos séculos XVI a XIX ver: F. W. Gibs. The history of the manufacture of soap. *Annals of Science*. Vol 04, nº 02, 1939, p. 169-190. Ver José Bonifácio de Andrade e Silva. *Memória sobre a pesca das baleias e extração do seu azeite; com algumas reflexões a respeito das nossas pescarias*, [c. 1789-1815]. In: José Luís Cardoso. (Dir.). *Memórias econômicas da Academia Real das Ciências de Lisboa*. Vol. 01, tomo 02. Lisboa: Banco de Portugal, 1991, p. 293-294.

⁴⁵ *Ofício da Câmara de Olinda ao Governador de Pernambuco*. Olinda, 06 de novembro de 1737. AHU, Pernambuco, cx. 51, doc. 4506.

⁴⁶ *Carta de Gomes Freire de Andrade ao rei sobre as condições e privilégios obtidos pelo administrador das saboarias*. Rio de Janeiro, 09 de março de 1735. AHU, Rio de Janeiro, cx. 27, dos. 2865.

⁴⁷ *Carta do governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, para o rei D. João V, informando sobre a produção de sabão preto*. Belém do Pará, 20 de outubro de 1737. AHU, Pará, cx. 20, doc. 1889; *Parecer do Conselho Ultramarino sobre a venda de sabão*. Lisboa, 19 de abril de 1752. AHU, Bahia Avulsos, cx. 109, doc. 8516 e *Alvará porque Vossa Majestade é servido estabelecer um preço fixo e invariável porque há de se vender sabão neste Reino*. Lisboa, 02 de agosto de 1766. In: *Collecção das Leis, Decretos e Alvarás de D. José I*. Tomo II, 1761- 1769. Lisboa: Officina Antonio Rodrigues Galhardo, 1776, s/p.

CURTUMES E ATANADOS

O couro - sua indústria e comércio - sempre esteve presente nas pautas protecionistas da Coroa Portuguesa. As Cortes de Évora em 1481 alertavam o rei sobre a saída dos couros, peles, couramas de Portugal “*para outras partes estrangeiras*”, quase triplicando o preço dos calçados e exigindo solução por parte do rei naquela altura⁴⁸. As Ordenações Manuelinas reforçaram as proibições pela saída dos couros e peles sem tratamento, ou seja, para serem beneficiadas fora do Reino⁴⁹. De acordo com Jorge Borges de Macedo, no século XVIII a Coroa Portuguesa passou a incentivar as fábricas de curtimenta em Portugal, notadamente em Lisboa e seu termo, outorgando isenções de direitos para novos estabelecimentos criados⁵⁰. O mesmo ocorreu no Brasil dada a quantidade de couro produzido, notadamente nos sertões do Norte do Estado do Brasil, com a pequena diferença que não foi em regime de livre concorrência, mas nos moldes do regime colonial: revestido de exclusivos e privilégios.

Em 28 de fevereiro de 1744 foi concedida aos irmãos Luis e João da Costa Monteiro, a licença para erguer uma Fabrica de Atanados, em Pernambuco. Esta foi “*a primeira que se erigiu no Brasil*” em regime de exclusivo e tendo permanecido com o dito privilégio até 1774, ou seja, por pelo menos 30 anos⁵¹. Era um empreendimento manufatureiro moderno, em sua grande maioria presente nas áreas urbanas e interligado com as áreas sertanejas de produção da matéria prima necessária e essencialmente voltada para os negócios atlânticos e utilizando-se do trabalho escravo africano. Enfim, um verdadeiro empreendimento colonial⁵².

Se, para Vera Ferlini, “*o engenho foi o polo aglutinador da sociedade açucareira nos primeiros séculos de colonização, ordenando a propriedade e o uso da terra em função da dinâmica do grande comércio*”⁵³, o curtume, acreditamos, funcionou como um polo dinamizador da

⁴⁸ Cortes de Évora de 1481-1482: Capítulo da defesa da carregação dos couros, 1481. In: Visconde de Santarém, 2º e 3º. *Memórias e alguns documentos para a história e theoria das Cortes Gerais que em Portugal se celebraram pelos Três Estados do Reino*. Lisboa: Imprensa Régia, 1828, p. 190-191.

⁴⁹ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*. Livro V, Título LXXXVIII: que não levem para fora do Reino pão, nem farinha, nem gados, nem couros, nem peles, nem ouro, nem prata, nem cavalos, nem armas, nem vão fazer nem vender caravelas fora do Reino. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1797, p. 257-265.

⁵⁰ Jorge Borges de Macedo. *Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII*. Lisboa: Quercus, 1982, p. 279-294.

⁵¹ *Prontuário alfabético e cronológico que contem as principais matérias que se tratam na antiga Junta do Comércio destes Reinos e seus Domínios*. Lisboa, 1801. Manuscrito. ANTT, Junta do Comércio, liv. 175, p. 111 e 192.

⁵² Técnicas e oficiais de ofícios especializados no beneficiamento do couro já se encontravam presentes no Brasil nos primórdios da colonização. O jesuíta Serafim Leite listou os primeiros padres da Ordem de Jesus que empregaram-se em técnicas de curtimenta de couro. “*O primeiro fabricante de calçados de couro ou sapateiro [...], foi o irmão Francisco Leitão*”. Serafim Leite. *Artes e ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760*. Lisboa: Brotéria, 1953, p. 71.

⁵³ Vera Lúcia Amaral Ferlini. Pobres do açúcar: estrutura produtiva e relações de poder no nordeste colonial. In: Tamás Szmrecsányi (Org.). *História econômica do período colonial*. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 23.

sociedade pecuarista setecentista, nos mesmos padrões de uso da terra, mão de obra e produtividade: o comércio atlântico.

De acordo com o Livro do Industrial Agrícola de 1895, “*a pele seca sem preparo algum apodrece facilmente, impregna-se de água com facilidade e destrói-se por um atrito repetido*”. Sendo assim, “*mergulhando-se um pedaço de pele em uma dissolução aquosa de tanino ou na decocção de uma substância adstringente qualquer, ela retira pouco a pouco, estes princípios de água*”. O resultado é um composto “*muito duro, completamente insolúvel, imputrescível e pode suportar as alternativas de secura e de humidade sem absorver água*”: “*Essa reação indica a teoria dos curtumes*”⁵⁴.

Um relatório produzido em 1790 sobre a Bahia setecentista afirmou que curtumes eram “*fabricas de preparar, e de curtir os couros até que eles sejam reduzidos a sola*”⁵⁵. No processo de transformação do couro em sola, era preciso submeter o couro a processos vários, como limpa e secagem para retirar pelos, cobertura orgânica e líquidos diversos; mergulho em tanques para o adicionamento de cal ou cascas de árvores a fim de tingir e homogeneizar as peles; prensar, secar novamente e dar acabamentos.

As gravuras abaixo foram retiradas de um livro de ofícios do final do século XVII, publicado em Amsterdã. Na primeira gravura vemos o “*De Leerbereider*”, o preparador do couro, manejando uma pele e preparando-a para ser usada. A segunda gravura representa o “*De Schoen maaker*”, o sapateiro, que tanto vende o sapato quanto o fabrica.

A documentação do período colonial apresenta variados nomes para o couro curtido, dependendo das características e tipo de pele manufaturada nessas fábricas. “*As peles, quando não tem ainda recebido preparo algum, ..., se chamam couros crus, ou verdes ou courama*”. Já os “*couros salgados são a courama salgada com sal do mar e pedra hume, para impedir sua corrupção e facilitar seu transporte nas Alcaçarias distantes e na estação das calmas*”⁵⁶. De acordo com o Dicionário do Comércio, os couros no cabelo ou couros em cabelo setecentistas, ou

⁵⁴ Manoel Dutra. *III Livro do Industrial Agrícola ou Tratado completo de todas as industrias ao alcance do lavrador e que fazem parte da própria agricultura*. Rio de Janeiro: Livraria do Povo, 1895, p. 227-228.

⁵⁵ Discurso preliminar, histórico, introdutivo, com natureza de descrição econômica da Comarca e da Cidade da Bahia, 1790. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVII, 1905. Rio de Janeiro: Officina Typographica da Bibliotheca Nacional, 1906, p. 326. De acordo com Caio Prado Júnior, o escritor anônimo deste documento sem data de produção, “*foi redigido provavelmente no último decênio do século XVIII. Traz um admirável estudo sobre a Bahia do século XVIII, descrevendo pormenorizadamente a crise que atravessou a Colônia no período de 1741 a 1766 e o reerguimento posterior. Apresenta quadros da exportação da capitania, por anos, desde 1741 até 1789, e faz um estudo geral do comércio externo da Bahia, com a Europa e a África*”. Rubens Borba de Moraes; William Berrien. (Dir.). *Manual bibliográfico de estudos brasileiros*. Vol. 02. Brasília: Senado Federal, 1998, p. 956. (1ª ed. 1949).

⁵⁶ Alberto Jacqueri de Sales. Verbete ‘couro’. In: _____. *Dicionário do commercio*. Tomo II, C-G. Manuscrito, [depois de 1723], p. 242.

seja, couros sem tratamentos fabris, que “*se vendem na Europa vem geralmente de fora, a saber do Brasil; de Buenos-Aires, do Peru, de Cartagena, das Ilhas de Cuba, de S. Domingos, e de outras partes da América, da Barbaria, de Cabo-Verde, do Senegal, da Moscovia e de algumas da Irlanda*”. O comércio do couro em cabelo “*na Europa é imenso, e dele pode se fazer algum juízo, pelas quantidades que se remetem anualmente do Brasil para Lisboa*”. Para o beneficiamento desse tipo de couro, “*lhes tiram o cabelo, e os curtem como outros atanados*”⁵⁷.

As solas miúdas eram aquelas oriundas de pele dos caprinos e as vaquetas eram peças menores de couro, por exemplo. Já a sola vermelha é conhecida com o nome de vermelha, por ser beneficiada com a casca de mangue que os tingem desta cor. A cor vermelha também podia ser dada às peles com a “*cochonilha ou o creme e o sal de estanho; o azul com caparossa, a violeta e o roxo com a cochonilha posta sobre a pele já pintada de azul; o preto é obtido com acetato de ferro; o amarelo e todos os seus derivados com a raiz da berberia*”⁵⁸.

⁵⁷ *Idem*, p. 246-247.

⁵⁸ Manoel Dutra. *III Livro do Industrial Agrícola ou Tratado completo de todas as industrias ao alcance do lavrador e que fazem parte da própria agricultura*. Rio de Janeiro: Livraria do Povo, 1895, p. 230. Ver *Memória sobre as cascas de paus que aplicam para curtir couro*. [s.l], [s.d]. Manuscrito. BNRJ, Col. Alexandre Rodrigues Ferreira, Not.: 21, 1, 029 nº 003.

FIGURAS 03 – O preparador do couro e o sapateiro

FONTE: Johannes en Cospaars Luiken. *Het menselyk bedryf*. (O livro dos ofícios). Amsterdam, 1694, p. 19 e 59.

O atanado era o tipo de sola mais rentável produzido no Brasil colonial, que, de acordo com o Bluteau, seria o couro adicionado de algum tipo de pó de casca de árvores que o tornava mais firme⁵⁹. As cascas de árvores usadas, sobretudo as dos manguezais⁶⁰, possuem alta concentração do ácido tânico, também denominado de tanino, designação essa atribuída a várias substâncias orgânicas muito difundidas no reino vegetal, as quais são ligeiramente solúveis em água ou álcool, como foi apontado por M. de La Lande em 1764 no seu manual “*L’Art du Tanneur*”. Com combinações de sais férricos, provocam colorações variadas, maior firmeza das peles, “*qualidade mais adstringente, que fecha os poros dos couros, e os faz mais sólidos, e menos esponjosos, para as diferentes obras, em que se consomem*”⁶¹.

O tratado agrícola de Manoel Dutra, do final do século XIX, explica o processo de beneficiamento do couro em quatro operações. A primeira operação pode durar de três semanas a um mês e consiste em emergir as peles em recipientes adicionados da cal, sempre em maior quantidade, a fim de abrir os poros, de modo que os pelos saiam com facilidade. A segunda operação consiste em retirar os pelos e restos de carne com faca, estando a pele estendida e constantemente sendo lavada. A terceira operação consiste em abrir os poros da pele, mergulhando em tanques com água para repouso, permitindo assim, ao final de aproximadamente 15 dias, uma pele pronta para melhor absorção do tanino e substâncias tingidoras. A quarta e última operação, “*que é o curtume propriamente dito, consiste em sobrepor-se as peles em grandes tanques de madeira ou de cantaria impermeável, com pó de substância adstringente, cujas as camadas têm alguns centímetros de espessura. Cada tanque deve conter de 600 a 700 peles*”.

⁵⁹ Raphael Bluteau. Verbete: atanado. In: _____. *Vocabulário Português e latino*, vol. 01 (A-C). Coimbra: Collegio das Artes de Jesus, 1712, p. 626.

⁶⁰ Assim definiu o autor do Discurso de 1790: “*Mangue é um arbusto, que em grande número nascem nas margens dos rios d’agua salgada, cuja madeira é fortíssima, de cor vermelha, da qual se fazem os fusos, e tem a casca da mesma cor, semelhante á dos pinheiros*”. Discurso preliminar, histórico, introdutivo, com natureza de descrição econômica da Comarca e da Cidade da Bahia, 1790, p. 326.

⁶¹ Alberto Jacqueri de Sales. Verbete ‘couro’. In: _____. *Diccionário do commercio*. Tomo I, A-B. Manuscrito, [depois de 1723], p. 242-243. M. de La Lande. *L’Art du Tanneur*. Paris: Académie Royale des Sciences, 1764.

FIGURA 04 – Uma fábrica de curtir couro no século XVIII

LEGENDA: **A** Imersão das peles em tanques para o tingimento. São visíveis três tanques que necessitam de um trabalhador, cada. **B** Disposição das peles sobre o cavalete, à medida que são removidas da mistura de alúmen [nome comum dado a uma classe importante de compostos químicos – sulfatos duplos dodeca-hidratados de um metal trivalente (alumínio, cromo, ferro) ou amônio e de um metal alcalino (sódio ou potássio), ou de prata, popularmente conhecido como pedra-ume, cujas principais usos são: adstringente, antisséptico e fixador para tinturaria]. **C** Lavagem para a remoção de resíduos de corantes. **D** Alisamento(suavização) do Marrocos vermelho (tipo de couro). **E** Caldeira de cobre para ferver a mistura de corantes. **F e G** Caldeiras menores para a transferência do corante. Na figura, entre os dois recipientes está um caldeirão disposto sobre um fogão, no qual temos água quente. **H** Banheira para o tingimento de peles. **I** Ancinho para o tingimento. **K** Pá para agitar a mistura de tratamento. **L** Tripé em que é colocado o recipiente colocado entre as duas caldeiras. **M** cuba (balde) para a transferência do corante. **N** Tina redonda para fábricas de vestir. **O** Pano de tela (peneira) que serve como uma cobertura para a caldeira. **P** Gancho para a torção das peles a escorrer (drenar). **Q** Outra peneira para o clareamento do corante. **R** Círculo de ferro, presa à parede entre as duas caldeiras, para o suporte das peneiras. **S** Jarro para a adição do vermelho nos tanques. **T** Banheira. **V** Marocchino (couro) esticado no cavalete para alisamento. **X** Rolo de madeira para alisar Marocchino rosso. **Y** Bulbo de vidro para alisar Marocchino rosso. FONTE: M. de La Lande. *L'art de faire le maroquin*. Paris: l'Académie Royale des Sciences, p. 25-26.

O tanino da casca paulatinamente vai se dissolvendo e sendo absorvido pelas peles. No fim de alguns meses, renova-se o composto e a ordem de disposição das peles, “*de sorte que o curtume não é completo senão no fim do sexto ou do oitavo mês*”⁶².

Ao cotejarmos alguns documentos sobre as fábricas de curtir sola ou curtumes no Brasil colonial foi possível nos aproximarmos de uma caracterização melhor dessas fábricas, seus apetrechos e funcionamento, tais como se apresentam na gravura acima. Essa gravura representa uma fábrica de curtir couro, especificamente de marroquins, na segunda metade do século XVIII. A marroquinaria foi bastante popular desde o século XV no Egito e na Ásia Menor e consiste em tingir os couros de bodes e cabras utilizando cochonilha, índigo, açafraão, romã, fezes de pombos e outras substâncias naturais para a fabricação de bolsas, forros e capas de livros, entre outros. A palavra vem do ‘couro de Marrocos’ ou do comércio com marroquinos, por causa da antiguidade e volume do comércio do couro proveniente do Reino de Marrocos na África⁶³.

De acordo com uma escritura de doação feita por um proprietário de uma fábrica de atanados à sua sobrinha, no Rio de Janeiro, em 1803, uma fábrica de curtir sola era formada por terras onde se esticava o couro, um edifício onde se recolhia o couro, móveis, ferramentas, bestas para moer a casca a ser adicionada aos couros e escravos para trabalhar nesse processo. Para se transportar as cascas dos manguezais (litoral de Santos e Caravellas) até a fábrica (Rua Bica dos Marinheiros no Rio de Janeiro), além de mais escravos, eram necessárias algumas embarcações, como canoas, saveiros e sumacas, além de um edifício próximo ao manguezal onde se recolhia a casca, para guardar as ferramentas necessárias à extração, móveis que permitiam a estocagem e

⁶² Manoel Dutra. *III Livro do Industrial Agrícola ou Tratado completo de todas as industrias ao alcance do lavrador e que fazem parte da própria agricultura*. Rio de Janeiro: Livraria do Povo, 1895, p. 229-230.

⁶³ Rossana Rotili. *Pelli, cuoio e concia. Storia e tecnologia*, p. 304. Ver também: M. Malowist. A luta pelo comércio internacional e suas implicações para a África. In: Bethweel Allan Ogot. *História Geral da África*. Vol. 05. Brasília: UNESCO, p. 1-7.

espaço para os escravos trabalharem na preparação das embarcações para o retorno⁶⁴. Além de, claro, dos serviços especializados como dos curtidores, surradores, preparadores e fabricantes de couro em geral que, na sua maioria, deveriam ser realizados pelos próprios escravos.

De acordo com um extenso relatório sobre a Capitania de Pernambuco, produzido em 1749, havia, naquela altura em Recife, 29 curtumes distribuídos pelas ruas da Boavista, Mercatudo, Afogados e Iguarassú.

PROPRIETÁRIO	COMPOSIÇÃO DA FÁBRICA											
	Tanques de curtir com casca	Tanques de curtir com cal	Tanques de água	Tanques de casca de molho	Tanques de curtir com lixo	Tanques de molho	Tanques de tingir	Tanques de lavar	Palames de curtir com cal	Palames de molho	Palames de curtir com lixo	Escravos de trabalho
Luis da Costa Monteiro	65							1	4		6	8
Domingos Ribeiro de Carvalho	127				8	1			4			49
João da Costa Monteiro	49		22	8	8	1			3	1		31
Miguel Alves Lima	30		16	2	8				3			23
Antonio Gomes Ramos	53							1	4		8	
Antonia de Lima Mello	18							1	8			8
Antonio da Cunha Ferreira	40							1	15			14
Gonçalo Ferreira da Ponte	21					1		1	9			
Ignácio Morreira da Rocha	17							1	9			10
André Fernandes	16							1	9			8
João Fernandes Campos	21							1	8			9
Mathias Diniz	23		2			2			10			10
Jozé Correa	26					2			12			14
Laurentino Antonio	24					2			8			10
Francisco Correa	28					2			10			14
Thereza de Jesus	11					2	2		4			6
Thereza de Jesus	8					1			4			
José Oliveira Martins	14					1			5			4
João da Silveira	21							1	6			15
Antonio Gonçalves	17							1	6			6
Bento da Costa	12							1	6			7
João Ferreira da Rocha	24							1	8		4	14
José Gomes da Silveira	30	14				1			14			

⁶⁴ *Escritura de doação que fez o Capitão João Siqueira da Costa a sua sobrinha Dona Ana Cândida de Siqueira Tedim*. Rio de Janeiro, 21 de novembro de 1803. AHU, Rio de Janeiro, cx. 222, doc. 15.274.

Marcos Carneiro Rios	10					2	4		5			6
Paulo de Medeiros	15								7			12
José Soares	10								3			6
José Luiz Cabral	8								3			4
TOTAL	738	14	40	10	24	18	6	12	187	1	18	288

QUADRO 05 - Fábricas de curtir solas e atanados em Recife em 1749

FONTE: Elaboração do autor a partir do documento “Informação geral da Capitania de Pernambuco, 1749”. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVIII, 1906. Rio de Janeiro: Officinas de Artes Graphicas da Bibliotheca Nacional, 1908, p. 479-481.

Como podemos visualizar no quadro, os curtumes possuíam características básicas. Todos operavam com tanques e palames, beneficiavam o couro com casca de mangue e cal e, com exceção de quatro operavam com trabalho escravo ⁶⁵.

Como podemos observar no quadro acima, todos os curtumes possuíam tanques de curtir com cascas. O trabalho de manejo do couro nesses curtumes peculiares pelo uso generalizado de curtimento com cascas de mangue levou os seus proprietários a adquirirem escravos para o trabalho. Um trabalho árduo que exigia a convivência com odores fortes tanto do couro, quanto do cozimento das cascas. As altas temperaturas da Zona da Mata de Pernambuco, ademais, tornavam o trabalho nos curtumes ainda mais penoso e insalubre.

O negócio das cascas

O transporte de cascas dos manguezais às fábricas foi caracterizado por um fabricante de sola de Recife em 1773 como um grande negócio. Domingos Antônio da Costa informou ao rei D. José I que “*para as manufaturas de maior quantidade de atanados se precisa número crescido de barcaças e cascas*”. Já para se extrair “*das árvores que a produzem terão avultados ganhos as muitas pessoas que se ocupam no exercício destas Oficinas*”, de tal modo que “*lucrarão os donos*

⁶⁵ Escravaturas nas áreas pecuaristas têm sido um objeto de estudo ainda pouco analisado. Destacam-se os trabalhos de Fernando Henrique Cardoso e Octávio Ianni, que estudaram o emprego da mão de obra escrava nas fazendas de gado e charquedas da região platina. Posteriormente, Luiz Mott e Maria Sylvia Porto Alegre analisaram como e em que medida, terras do Ceará e do Piauí foram transformadas em um sertão pecuarista escravista. Apesar dos trabalhos recentes enfocando escravatura e pecuária, é preciso aprofundarmos nas questões analisadas por Helen Osório sobre mão de obra compulsória e a produção e mercado de peles e couros no Brasil setecentista. Fernando H. Cardoso. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional*. O negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo: DIFEL, 1962. Luiz R. B. Mott. Estrutura demográfica das fazendas de gado do Piauí colonial: um caso de povoamento rural centrífugo. *Revista Ciência e Cultura da SBPC*, n.º 30, vol. 10, 1978, p. 1196-1210. Maria Sylvia Porto Alegre. Vaqueiros, agricultores, artesões. Origens do trabalho livre no Ceará colonial. *Revista de Ciências Sociais*, 1980, Fortaleza e Helen Osório. As elites econômicas e a arrematação dos contratos reais: o exemplo do Rio Grande do Sul (século XVIII). In: João Fragoso; Maria Fernanda Bicalho, Maria de Fátima Gouvêa. *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séc. XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 115-116. Um balanço historiográfico recente sobre escravatura e pecuária pode ser encontrado em Antonio Roberto Alves Vieira. *Família escrava e pecuária*. Revisão historiográfica e perspectivas de pesquisa. 178 f. Dissertação (História Econômica). São Paulo: USP, 2011.

dos Barcos, Mestres, Práticos, e Marinheiros, que de vários portos a conduzirem ao de Recife”, além dos fabricantes de cal⁶⁶.

Duas querelas ocorridas no Norte do Estado do Brasil, uma em 1725 na Paraíba e outra em 1755 em Itamaracá sobre a exploração das cascas de mangue, atestam três importantes premissas sobre o couro, enquanto produto dinamizador e caracterizador da região colonial setecentista em análise. Primeiro, que a produção do couro para exportação beneficiada na colônia remonta às primeiras décadas do século XVIII. Segundo, que os circuitos que interligavam as áreas sertanejas de produção do couro e as áreas ribeirinhas de extração das cascas desembocavam nas fábricas do litoral para posterior exportação. Terceiro, que a produção, extração e comércio da matéria-prima envolviam comerciantes e atravessadores munidos de prerrogativas políticas, em maior ou menor medida, dentro de alguma esfera da governança.

Em julho de 1725, o Capitão-Mor João de Abreu Castelo Branco escreveu a D. João V dando notícia de que os oficiais da Câmara da Paraíba haviam proibido a extração das cascas de mangue junto ao Rio Paraíba e outras localidades, *“por entenderem que isso prejudicava os mariscos que se criam entre os mesmos mangues”*. Discordando da decisão dos camaristas, o Capitão-Mor argumentou que o comércio do porto da Paraíba *“consiste em barcos de Pernambuco que aqui enviam a buscar a dita casca, a qual naquela Capitania é preciso para curtir sola que vai para o Reino”*⁶⁷.

Os camaristas, por sua vez, não deixaram de apresentar a versão do ocorrido, definindo a querela como uma ‘grande violência’ por parte do Capitão-Mor. Afirmaram ao rei que acordaram em câmara *“sobre não se tirar casca dos mangues por conveniência desta cidade, pela grandes destruição que nela se acha causada por uma pressão particular, que da dita casca usa para seus negócios”*. A destruição dos mangues, de acordo com os camaristas da cidade da Paraíba do ano de 1725, era prejudicial ao povo, sobretudo, *“a pobreza, como é notório, porque está se alimentava dos mariscos que se criavam nos ditos mangues”*. Reclamavam também que os interesses particulares do rico Capitão-Mor na extração da casca não poderiam ferir as decisões da Câmara que buscavam o bem comum, estando os camaristas pautados pelas leis e munidos das Ordenações. Procuraram também o Ouvidor da Paraíba, Manoel da Fonseca, que também escreveu ao rei, argumentando que a ação da Câmara foi no sentido de aplacar o *“dano grave, que sente a pobreza na destruição dos Mangues, que são suas árvores, que nascem nas margens dos rios salgados, por*

⁶⁶ *Requerimento de Domingos Antônio da Costa ao rei D. José I.* Recife, 27 de julho de 1773. AHU, Pernambuco, cx. 15, doc. 8.794.

⁶⁷ *Carta do Capitão-Mor da Paraíba acerca da extração das cascas dos mangues no Rio Paraíba.* Paraíba, 28 de julho de 1725. AHU, Paraíba, cx. 06, doc. 465.

onde sobe o marisco, de que muito se sustenta a pobreza dessa cidade”⁶⁸. Solicitavam do rei uma resolução para o impasse, a qual demoraria a chegar.

Alguns anos depois, estando a ouvidoria da Capitania de Itamaracá sob jurisdição da Paraíba, foi a vez do Ouvidor da Paraíba se envolver numa disputa entre os camaristas da Vila de Itamaracá, os padres possuidores de engenhos chamados João Lobo de Figueiredo e José Gomes de Amorim, e Ana Tavares viúva de senhor de engenho com terras de canas e roças na mesma ilha. Em 1755, o Ouvidor-Geral da Paraíba, Domingos Monteiro da Rocha, levava ao rei uma questão aparentemente resolvida poucos anos antes. De acordo com o ouvidor, os oficiais da câmara de Itamaracá haviam desrespeitado um alvará régio de 1753, no qual D. José I havia proibido a extração das cascas de mangue nas cercanias das propriedades desses engenhos e terras dos padres e da viúva⁶⁹.

A decisão de D. José I em 1753 foi baseada em alguns documentos enviados a Lisboa, como o relato do vigário colado da Igreja Matriz de N. S^a da Conceição da Vila de Itamaracá, Francisco Luis Nogueira. Este explicou que a casca “*costuma-se tirar batendo com maços de pau aos pés das árvores chamadas mangues. Não se pode recolher sem que caia muita parte dela na maré*”, e como a casca de mangue possui “*veneno e tingi*”, acaba matando os pescados “*em grande prejuízo ao povo*”⁷⁰. Da mesma forma, alguns moradores da Ilha e os suplicantes interessados reclamavam ao rei “*que vários curtidores mandam ao dito lugar tirar as cascas das ditas árvores para o curtimento dos couros*”⁷¹.

Se o envolvimento e interesse do Capitão-Mor da Paraíba no negócio das cascas o colocaram em disputa com os oficiais da Câmara da Cidade da Paraíba, eram agora alguns oficiais da Câmara da Vila de Itamaracá que entravam em disputa com padres e moradores da Ilha pela extração das cascas. Possivelmente, assim como o Capitão-Mor da Paraíba, alguns camaristas de Itamaracá tinham envolvimento no negócio das cascas, o que os levou a desrespeitar o Alvará régio.

Os problemas relatados pelos colonos acerca da extração das cascas dos mangues não se restringiram ao Norte do Estado do Brasil. A título de exemplo, na Freguesia de Nossa Senhora da Piedade de Mugê, no Rio de Janeiro, Manuel Ferreira Fetal, “*possuidor de uma fazenda de olaria e*

⁶⁸ Carta da Câmara da Paraíba ao rei D. João V sobre a polêmica entre os camaristas e o Capitão-Mor. Paraíba, 03 de agosto de 1725. AHU, Paraíba, cx. 06, doc. 465.

⁶⁹ Alvará do rei D. José I proibindo a extração das cascas de mangue na circunferência da Ilha de Itamaracá. Lisboa, 18 de julho de 1753. AHU, Pernambuco, cx. 78, doc. 6522.

⁷⁰ Carta do Vigário Francisco Luis Nogueira ao Juiz de Fora da Vila de Olinda João Rodrigues Colaço. Vila de Nossa Senhora da Conceição da Capitania de Itamaracá, 27 de junho de 1752. AHU, Pernambuco, cx. 78, doc. 6522.

⁷¹ Solicitação dos padres João Lobo de Figueiredo e José Gomes de Amorim, da viúva Ana Tavares e mais moradores da Ilha de Itamaracá ao rei D. José I sobre a extração de casca do mangue. Itamaracá, julho de 1752. AHU, Pernambuco, cx. 80, doc. 6649.

lavoura” nas imediações de um rio, solicitou em 1748 resolução real para o fim do corte das árvores dos mangues. De acordo com algumas testemunhas arroladas a petição, “*com o corte dos ditos mangues fica descoberto o dito marisco, e com a força do sol morre e fica extinto em dano aos pobres e mais moradores do dito distrito*”⁷².

Importante notar que, nos casos apresentados, a argumentação para a não extração da casca é a necessidade do povo, sobretudo da ‘pobreza’ que vive de pescados e mariscos. Já o envolvimento de padres nessa disputa com o negócio das cascas não era novidade nas contendas jurídicas na colônia, já que havia sido promulgada uma Carta Régia, em 4 de dezembro de 1678, em que o rei facultava “*cortarem-se no Rio de Janeiro as árvores de mangues, sem embargo e oposição que a isso faziam os Jesuítas e o Bispo por meio de censuras*”⁷³.

Depois de tantas contendas apreciadas no Conselho Ultramarino e estando devidamente informada da importância dos manguezais para o beneficiamento do couro nas fábricas, a corte mercantil de D. José I resolveu, de uma vez por todas, a questão da extração das cascas no Brasil.

Aos 9 de junho de 1760, o rei lançou mão de um Alvará com força de lei versando sobre a matéria. Partindo de representações dos fabricantes de sola em atanados das capitanias do Rio de Janeiro, Pernambuco, Santos, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, o rei afirmou que os povos dessas localidades “*cortam e arrasam as árvores e lama dos mangues só a fim de venderem lenha, sendo que as cascas da mesma árvore é a única no Brasil com que se pode fazer o curtimento dos couros para atanados*”. O documento declara que, em virtude desse corte desenfreado, há “*o excessivo preço das referidas cascas*”, existindo ainda o risco de que dentro de poucos anos não haja mais cascas para o beneficiamento do couro nas fábricas. Sendo assim, em favor do comércio e em comum benefício – “*dos meus vassalos, especialmente as manufaturas e fábricas*” de que resultam aumento a navegação e se multiplicam as exportações de gêneros –, foi “*servido ordenar de que da publicação desta em diante senão corte as árvores de mangue que não estiverem já descascadas*”. A sanção aplicada como punição era de “*50\$000 réis que será pago da cadeia onde estarão os culpados por tempo de três meses, dobrando-se a condenação e o tempo da prisão pelas reincidências*”. Por outro lado, aqueles que venderem as cascas de mangue aos fabricantes dos atanados e seus feitores ou comissários, “*e como todas e qualquer pessoa, que levarem a vender*

⁷² *Requerimento de Manuel Ferreira Fetal no qual pede que se evitem cortes de mangue*. Rio de Janeiro, 10 de setembro de 1748. AHU, Rio de Janeiro, cx. 51, doc. 12011 e 12012.

⁷³ José Justino de Andrade e Silva. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa*. Segunda Série, 1675-1683. Lisboa: Imprensa de F. X. de Souza, 1857, p. 58.

*Casca de Mangue para essas manufaturas, seja livremente permitido o descascamento das referidas árvores, sem distinção de lugar ou Comarca, e sem dúvida nem contradição alguma”*⁷⁴.

Com essa decisão real, o negócio das cascas é revestido de privilégios. Nem pobres, nem padres, tampouco mariscos e pescados poderiam conter o rentável e relevante negócio da extração das cascas. A conformação da região colonial, partindo da interligação das áreas produtoras de matérias-primas (cascas dos mangues das áreas circunvizinhas), para as áreas de produção de manufaturas (fábricas em Recife) e posterior exportação (porto de Recife), deu-se a passos lentos, como pode ser atestado nos casos relatados.

Privilégios e exclusivos

Em 1739, através de um procurador na Corte, os irmãos Costa Monteiro encaminharam o primeiro de uma série de requerimentos para a formação e manutenção de uma fábrica de atanados em Recife. José Mendes da Costa, o primeiro contratador do Subsídio das Carnes de Pernambuco, de 1732, e sócio dos irmãos, se apresentou no Conselho Ultramarino como procurador de João e Luis da Costa Monteiro e alegou ao rei que eles foram sempre cumpridores dos deveres enquanto bons vassalos no comércio da carne e que tinham experimentado prejuízo nos últimos anos com o negócio da sola vermelha do sertão, “*pelos muitos atanados que entram nessa Corte vindo de Reinos estrangeiros*”. A concorrência com os atanados de fora de Portugal e a baixa venda das solas oriundas do porto de Recife fizeram com que os irmãos buscassem “*o segredo e modo de como curtir os couros em atanados e de como comumente se usa neste Reino*”. De acordo com o requerimento, os irmãos teriam investido recursos para acertar no segredo do curtimento do atanado, o qual “*na bondade pode igualar, quando não exceder ao que vem de fora, dos Reinos estrangeiros*”. Dada a quantidade de couro dos sertões, os conhecimentos de curtimento de atanados, os investimentos realizados pelos irmãos, além de que havia acabado o privilégio de um curtidor de Lisboa, João Mendes de Faria, que detinha 10 anos de exclusivo para produção de atanados os irmãos requereram esse direito para eles⁷⁵.

⁷⁴ Antonio Delgado da Silva. *Collecção da Legislação portuguesa*. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typografia Maigrense, 1830, p. 741-742. O Alvará foi registrado em outras capitanias, como a do Rio Grande do Norte, por exemplo. Ver: *Registro de uma petição do fabricante de sola de Recife, Patricio José de Oliveira com despacho nela do Governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, e juntamente uma ordem de Sua Majestade Fidelíssima sobre a casca de mangue*. Lisboa, 09 de julho de 1760. IHGRN, LRPCSN, cx. 03, lv. 12. Doc. s/n.

⁷⁵ *Requerimento de João da Costa Monteiro e Luis da Costa Monteiro pedindo privilégio de dez anos para estabelecer fábrica de atanados no Brasil*. Lisboa, 10 de agosto de 1741. AHU, Pernambuco, cx. 59, doc. 5060. Sobre o contrato de João Mendes de Faria, a fábrica de atanados de Lisboa e o Alvará de 17 de setembro de 1732, ver: Jorge Borges de Macedo. *Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII*, p. 279-280.

Não tardou para que os irmãos fizessem seu primeiro contrato de exclusividade com a Coroa. De acordo com o contrato, os irmãos poderiam erigir fábricas de atado no Brasil por tempo de 10 anos, podendo “*eles fabricantes e seus sócios nas fábricas que tem de sola vermelha na Capitania de Pernambuco e nas que ali quiserem erigir e mais Conquistas, curtir todo os couros que lhes parecer, em sola de atado*”, dentro dos distritos de Pernambuco e Paraíba. A principal ‘graça’ concedida no contrato é que “*no tempo prescrito só eles fabricantes ou as pessoas que eles nomearem a poderão fabricar*”, restringindo-se esses direitos ao Brasil e sem ferir os privilégios que em Portugal detinham os sócios João Mendes de Faria e Gaspar de Caldas Barbosa que também tinham fábricas de curtir solas⁷⁶.

Esse negócio exclusivista para a produção de atados no Brasil despertou o interesse de investidores noutras paragens. Foi o caso do fabricante de atados em Lisboa João Mendes de Faria, que enviou seu cunhado e sócio José Mendes de Faria para estabelecer uma fábrica de curtiúme no Rio de Janeiro em 1744, utilizando como argumento o privilégio conseguido pelos fabricantes de atados em Recife. Em 1746, foi a vez de Thomaz Veloso Rebello solicitar ao Rei os mesmos privilégios que João Mendes Faria conseguiu em Lisboa e que João e Luis da Costa Monteiro conseguiram em Recife. No Contrato firmado, Thomas Veloso Rebello, que dispunha de largos capitais, assim como seus sócios e procuradores, obtiveram 10 anos para serem os únicos a produzirem e comercializarem atados na cidade da Bahia e na região do Recôncavo. Assim como em Recife, aqueles que quisessem comercializar atados deveriam solicitar ao contratador. O mesmo exemplo e argumentos seguiu o negociante do Maranhão, Custódio de Almeida Pacheco, em 1748, ampliando a procura desse privilégio exclusivista de fábricas de atados⁷⁷.

Como foi explicitado anteriormente, somente em 1752 é que os irmãos conseguiram arrematar em Lisboa o Contrato do Subsídios das Carnes de Pernambuco. Ocorre que esse contrato só foi possível de ser arrematado pelos irmãos porque eles já detinham o exclusivo das fabricas de atados. Em 1751, instituíram um novo procurador, o negociante Balthazar Simões Vianna para cuidar dos seus negócios em Lisboa. Os irmãos encerraram os negócios com o antigo sócio José Mendes da Costa, justamente por passarem a pleitear o contrato que ele já havia arrematado diversas outras vezes e que era, naquela altura, detentor do mesmo.

⁷⁶ *Contrato que se fez no Conselho Ultramarino com João da Costa Monteiro e Luis da Costa Monteiro e Companhia por seu procurador José Mendes da Costa*. Lisboa: Oficina de Miguel Rodrigues, 1748.

⁷⁷ *Requerimento de José e João Mendes de Faria solicitando provisão para estabelecimento de uma fabrica de curtiúmes de atados no Rio de Janeiro*. Lisboa, 21 de abril de 1744. AHU, Rio de Janeiro – Castro de Almeida, cx. 53, doc. 12344; *Contrato que se fez no Conselho Ultramarino com Thomaz Veloso Rebello, para a sua custa na Bahia uma e mais fábricas de atados por 10 anos*. Lisboa: Oficina de Miguel Manescal da Costa, 1748 e *Requerimento de Custódio de Almeida Pacheco ao rei solicitando licença para estabelecer fabrica de atados no Maranhão*. Lisboa, 1748. AHU, Maranhão, cx. 30, doc. 3071.

Em 1751, durante o pleito de arrematação, os irmãos estavam prestes a perder o contrato por terem lançado um valor diminuto ao dos demais. No entanto, requereram junto ao Conselho Ultramarino uma apreciação que foi encaminhada ao Procurador da Fazenda, Tomé Joaquim da Costa Corte Real. Alegaram que já dispunham de 3 fábricas de atanados por eles construídas e que *“não tendo os couros do Contrato do Subsídio faltam os que são necessários para fornecer a mesma fábrica”*. Os irmãos alegaram que sem o contrato do subsídio das carnes a empreitada da fábrica de atanados ficaria inviável. O parecer de Corte Real foi a favor dos irmãos, alegando que *“se pode considerar que o motivo que agora existe para se fazer arrematação ao Fabricante, necessariamente durará enquanto se fizer qualquer prorrogados os privilégios da mesma fábrica”*, no entanto, advertiu ao Conselho Ultramarino: *“não se pode ser conveniente e justo fazer uma anexação perpétua do contrato, nem dar esse exemplo para semelhantes fábricas pedirem a mesma graça”*⁷⁸.

Antes mesmo do fim do contrato anterior, em 1750, o sócio e procurador dos irmãos na Corte conseguiu prorrogar por mais 10 anos o privilégio exclusivo das fábricas de atanados no Norte do Estado do Brasil, até 1764. Em 1764 foi registrada na Junta do Comércio em Lisboa *“a segunda prorrogação por tempo de dez anos para se conservarem na graça do privilégio exclusivo, a respeito da Capitania de Pernambuco e Paraíba, quanto as suas Fabricas ou Curtimentos de Atanados”*, o que mais uma vez foi atendido. Os Deputados da Junta declararam ainda que *“tendo se erigido Fabricas de Atanados no Rio de Janeiro, Bahia, Maranhão e Lisboa, é tal abundância do gênero, que a ereção de novos curtumes, seria a destruição de todos”*. Além do mais, atanados produzidos nas fábricas dos Costa Monteiro, *“primeira em todo o Brasil e sempre mais estimável pela qualidade dos seus curtimentos”*⁷⁹.

Entre 1744 e 1774, ou seja, durante 30 anos, os irmãos Costa Monteiro detiveram o privilégio de exclusividade da produção e comercialização de atanados no Norte do Estado do Brasil. Todos aqueles que produziram ou comercializaram esse produto na região, durante esse período sem permissão dos irmãos cometiam um crime contra as ordens reais e contrabando dos estancos da Coroa. Quando do processo de instalação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, Luis da Costa Monteiro figura como sócio originário e, portanto, continua atuando na região sem problemas com a companhia monopolista.

⁷⁸ Parecer do Procurador do Conselho da Fazenda e do Secretário de Estado da Marinha e Ultramar sobre os requerimentos de João e Luis da Costa Monteiro. Lisboa, 17 de agosto de 1751. AHU, Pernambuco, cx. 72, doc. 6047.

⁷⁹ Contrato das fábricas da sola e atanados eretas nos distritos de Pernambuco e Paraíba, prorrogado a João da Costa Monteiro e Luis da Costa Monteiro e Companhia por mais dez anos. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1750. Consulta sobre o requerimento de Luis e João da Costa Monteiro, Homens de Negócio da Praça de Pernambuco. Lisboa, 20 de setembro de 1764. ANTT, Junta do Comércio, Livro 109: Livro 6º de Registro (1768-1770), p. 217-218.

Com a morte de Luis da Costa Monteiro, seus filhos Domingos da Costa Monteiro, Luis da Costa Monteiro Junior e seu sogro José Ignácio da Cunha passaram a tocar o negócio dos atanados. Num extenso parecer da Junta do Comércio, os herdeiros e sócios de Luis são indicados como *“administrando as Fábricas de Sola de Atanados, que ele estabeleceu aos distritos de Pernambuco”*. Pelas muitas dívidas ainda restantes do período do terremoto, quando se perderam atanados da sociedade mercantil nos armazéns de Lisboa, além de outras dívidas contraídas nos contratos que tinham com a Fazenda Real, estes pediram em 1769 mais prazo para sanarem as dívidas e a prorrogação de mais 10 anos de privilégio. A Junta do Comércio acabou intercedendo pelos negociantes, alegando no parecer sobre a moratória das dívidas que essa fábrica de atanados tinha sido a *“primeira que estabeleceu na América”*. Sobre a prorrogação dos privilégios, pediram mais 10 anos de exclusividade nas fábricas de sola e atanado; *“cuja graça disporá os suplicantes aos grandes desembolsos de que necessitam para a continuação e perfeição das ditas Fábricas, fazendo para ali transportar os mais peritos Mestres, que fabriquem toda a sorte de Peletaria”*.

Nesse caso, a Junta Administrativa da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em Lisboa teve que se pronunciar. Os Deputados da CGPP se posicionaram sobre a fábrica de Atanados estabelecida em Pernambuco e afirmaram ser *“das mais importantes por abundar aquele continente de muitos couros, que alias não se fabricando se perderiam, ou menos, se diminuiria sensivelmente o seu devido preço para os Portos Estrangeiros”*. Luis da Costa Monteiro de quem são herdeiros os suplicantes, foi assim *“o primeiro que ali estabeleceu semelhantes Fabricas, e que foi levar as suas manufaturas ao ultimo ponto de perfeição e preferência”*. No entanto, a Junta Governativa da CGPP entendeu que esse privilégio só poderia ser mantido caso a qualidade das curtimentas também fosse mantida. Receosos de que com a morte de Luis da Costa Monteiro a qualidade dos couros curtidos caísse, os Deputados da CGPP e da Junta do Comércio impuseram tal cláusula, aceitando o privilégio de mais 10 anos⁸⁰.

A decisão da Junta do Comércio foi enviada à Mesa de Inspeção do Açúcar e do Tabaco de Pernambuco, informando que *“o privilégio e isenções terão somente validades enquanto constar por informação da Companhia Geral de Pernambuco, que anualmente deve participar pelo seu Secretário ao da Junta do Comércio”* que os atanados produzidos *“desempenham e continuam em ter o seu devido merecimento, pois diferentemente reconhecida a sua inferioridade ou vício, desde logo há o mesmo senhor por nulas as mesmas isenções e sem efeito algum o referido Privilégio”*⁸¹.

⁸⁰ Consulta sobre requerimento de Domingos da Costa Monteiro e José Ignácio da Cunha. Lisboa, 19 de outubro de 1769. ANTT, Junta do Comércio, Livro 112: Livro 9º de Registro (1768-1770), p. 192-194

⁸¹ Carta da Junta do Comércio ao Senhor Presidente e Deputados da Mesa de Inspeção de Pernambuco. Lisboa, 06 de março de 1774. ANTT, Junta do Comércio, Registro das Atestações do Comércio, Liv. 68, p. 206-206v.

Mais 10 anos de privilégios foram garantidos e o negócio dos atanados que começou no Norte do Estado do Brasil em 1744 chegou em 1784 revestido de práticas de exclusividade comerciais que beneficiaram diretamente um grupo mercantil familiar. Todavia, toda essa profusão de negócios no Reino teve um alto preço. Quando da morte de João da Costa Monteiro, foi a vez dos herdeiros assumirem as dívidas contraídas por empréstimo em Lisboa.

Logo nos seus primeiros anos enquanto proprietário de uma fábrica de curtir atanados já munido de privilégio, João Monteiro se apresentou em 1748 como abonador dos fiadores de um almoxarife da Fazenda Real em Pernambuco, Antonio de Torres Bandeira. Esse, por sua vez, acabou se envolvendo em problemas com a Coroa e foi destituído do cargo. No entanto, foi condenado a pagar quantias devidas a Fazenda Real. Os fiadores de Antônio de Torres Bandeira foram Miguel Álvares Lima e Cláudio Brandão Malheiro, tendo como abonador dos três João da Costa Monteiro.

Fato é que com a morte de João da Costa Monteiro, os herdeiros assumiram as dívidas e Miguel Álvares Lima e Cláudio Brandão Malheiro puderam dispor de parte do espólio como pagamento. Em 1776, Coube a Miguel “*um curtume de sola no Bairro Boa Vista, que a muitos anos se acha de fogo morto, uma morada de casas de sobrado na cidade de Olinda inabitada, três nessa Vila de Recife, alguns bens móveis e escravos*”. Para Cláudio Brandão, tocaram “*vários escravos, que são falecidos, e uma parte do Engenho Moguaípe*”⁸². Muitos negócios e largos créditos acabaram colocando o rico negociante num mar de dívidas que só foram parcialmente pagas depois de sua morte, com a partilha de seus bens.

⁸² *Requerimento do sargento-mor Miguel Álvares Lima e do capitão Cláudio Brandão Malheiro, como fiadores de Antônio de Torres Bandeira*. Recife, 27 de novembro de 1748. AHU, Pernambuco, cx. 68, doc. 5750 e *Ofício da Junta da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco*. Recife, 27 de fevereiro de 1776. AHU, cx. 121, doc. 9263.

OS COUROS DO SERTÃO NA EUROPA

Como foi explicitado anteriormente, os estudos de Giorgio Riello sobre a produção de botas e sapatos em Londres e Paris no século XVIII, demonstraram que o couro mais apreciado na Europa para esses fins foi o proveniente do Brasil. Sendo assim, parte do couro beneficiado em curtumes e fábricas de sapatos em Paris e Londres veio da América via Portugal. Dada a relevância desse comércio e contínuo aumento do consumo de vestimentas e acessórios de couro nas áreas urbanas europeias, vale a pena questionar quais os principais mercados consumidores dos couros do Norte do Estado do Brasil e qual a dimensão desse mercado no século XVIII. Ao dispor de uma via de desenvolvimento quase que ecologicamente ilimitada e com quantidades prodigiosas de energia, terra e mão de obra fora de seu território, as matérias-primas oriundas da América permitiram que os europeus ocupassem seus recursos e mão de obra no processo de industrialização do couro e não de produção do próprio couro⁸³.

O negociante do Porto António Leite despachou, em setembro e outubro de 1707, cargas de têxteis e farinha de trigo para Pernambuco. Nas naus Santo Antônio de Pádua e Rainha de França foram remetidos os artigos europeus para serem entregues aos seus agentes em Recife. Francisco Pereira da Ponte e Polinário Rebelo receberam no início do ano seguinte a carga e, de acordo com as instruções do negociante, enviaram dos sertões do Norte do Estado do Brasil “*sola de boa qualidade*”. Uma vez chegada à cidade do Porto, António Leite vendeu a carga de solas a mercadores e curtidores portugueses instalados em Santarém, Lisboa, Porto de Mós e para a Vila Franca de Xira onde já existia um mercado de couros e onde mais tarde seria fundada, por D. João V, a Real Fábrica de Curtumes, próxima ao Ribeiro de Povos⁸⁴.

Muitas foram as sociedades mercantis constituídas em Portugal em busca do couro do Norte do Estado do Brasil. A variedade de negociações executadas por essas sociedades pressupunha comercializar produtos rentáveis e de mercado seguro, portanto, variar as cargas era fundamental. Sendo assim, o negociante de açúcar negociou couro e vice-versa, dependendo da conjuntura e do mercado naquele momento. Preços, fretes, oferta e procura ditaram o ritmo do mercado de couros na Europa e, portanto, estabeleceram a compra destes no Brasil pelos negociantes portugueses. No entanto, as políticas econômicas da Coroa influenciaram diretamente no mercado de couros do Brasil ao editar leis que regulavam o valor dos fretes no transporte atlântico.

⁸³ Giorgio Riello. *The Boot and Shoe Trades in London and Paris in the Long Eighteenth Century*, p. 40 e seguintes e Kenneth Pomeranz. *A grande divergência*, p. 194.

⁸⁴ *Relação dos carregamentos de mercadorias enviadas para o Brasil por conta e risco de António Leite, 1706-1709*. In: Ana Moraes. António Leite, um ‘empresário’ do século XVIII, p. 197-198.

Durante o pleno funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, em 1773, um negociante afirmou que “*dos portos de Pernambuco e Paraíba conduzem os navios para esta cidade [Lisboa] todos os anos 35 e 40 mil couros em cabelo*”, uma vez que tenham sido desembarcados na Alfândega de Lisboa, na Mesa Grande, “*passam livres de direitos e se navegam para os vários portos da Europa onde vão produzir suas utilidades a favor dos estrangeiros pelos curtimentos que lhes fazem*”⁸⁵. O negociante de couros em Recife, Domingos Antonio da Costa, reclamava a D. José I as leis editadas sobre os couros em cabelo, que lhe garantiam privilégios.

O Marquês de Pombal usou uma velha forma para incentivar a constituição de novas fábricas de curtir couros no Reino e aquecer o mercado de reexportação a partir da regulação por lei de fretes e impostos. Em 1757, os valores dos fretes dos couros, atanados e solas que entravam em Portugal nas frotas da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco foram regulados: não ultrapassando o couro em cabelo mais de \$300 réis, por cada atanado mais de \$400 e meio de sola \$200⁸⁶. O Alvará estabelecia um preço máximo para o frete dos couros em cabelo menor do que os atanados – couro já beneficiado na colônia. Dado que os mestres dos navios e homens de negócio poderiam cobrar mais pelo frete de cada atanado, era mais rentável exportar o couro em cabelo – couro em estado rudimentar. O Alvará de 1757 foi reafirmado um ano depois, ao passo que em 1760 um novo decreto reforçou o privilégio do couro em cabelo. Em 15 de outubro de 1760, D. José I resolve “*isentar de Direitos de Entrada todos os curtimentos de peles e couros, fabricados nestes Reinos, com exceção somente dos Atanados e Sola*”, ou seja, os couros do Reino ficavam mais uma vez beneficiados em detrimento dos couros curtidos no Brasil, atanados e solas⁸⁷.

Os dois decretos revestiam o couro em cabelo vindo do Brasil de importantes privilégios dos dois lados do Atlântico. Peles sem preparo algum, em cabelo, possuíam fretes mais baratos do que os couros curtidos na colônia e os couros curtidos no Reino eram isentos de impostos alfandegários de entrada, diferentemente dos couros curtidos no Brasil. O protecionismo à indústria portuguesa e o incentivo ao mercado de reexportação estiveram atrelados ao início da CGPP. Não por acaso, os decretos de 1760 coincidem com o primeiro ano de funcionamento da Companhia, e para Alberto Jacqueri de Sales, a motivação desses decretos foi “*favorecer aos Comerciantes do Reino de Portugal e suas conquistas, e facilitar a saída para fora do mesmo Reino, das solas em Atanados*”.

⁸⁵ *Requerimentos de Domingos Antonio da Costa ao rei pedindo licença para aos fabricantes de sola de Pernambuco*. Recife, 27 de julho de 1773. AHU, cx. 15, doc. 8794.

⁸⁶ Alvará que regula o preço dos fretes dos couros vindo do Brasil. Belém, 14 de abril de 1757. In: Antonio Delgado da Silva. *Collecção da Legislação portuguesa*. Legislação de 1750 a 1762. Lisboa: Typografia Maignense, 1830, p. 501-502.

⁸⁷ Decreto em que se faculta a exempção de Direitos dos Curtimentos de Peles e Couros, fabricados neste Reino, certificando-o assim na forma neste declarada. Nossa Senhora da Ajuda, Lisboa, 15 de outubro de 1760. Joaquim Inácio de Freitas. *Collecção Chronologica de Leis Extravagantes, Posteriores à Nova Compilação das Ordenações do Reino*. Tomo II: Compreende o Reinado de D. José I até o ano de 1761 inclusivamente. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1819, p. 131.

O negociante em Recife Domingos Antonio da Costa pedindo em 1773 a revisão desses decretos, argumentou que os couros em cabelo por breve tempo que se demoravam nas Alfândegas, logo mofavam e a umidade os apodrecia, “*e por esta causa os Estrangeiros os compram pelos preços que querem o que não acontecerá se vierem curtidos em Atanados por ser gênero que pode se esperar por muitos anos*”⁸⁸.

A legislação portuguesa sobre os couros em cabelo se manteve e as políticas econômicas baseadas nos privilégios foram transferidas dos Costa Monteiro para os acionistas da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Embora os Costa Monteiro também fossem sócios, a Coroa encontrou uma forma de partilhar benefícios para os demais. Conservaram-se e reafirmaram-se na segunda metade do século XVIII os privilégios exclusivos dos Costa Monteiro, no que tange a serem os únicos a produzidor atanados no Norte do Estado do Brasil. No entanto, aos couros em cabelo foram delegados fretes reduzidos e isenção de impostos, tornando menos rentável e economicamente viável reduzir couro em atanado. ‘A mão que afaga é a mesma que apedreja’, já diria Augusto dos Anjos. Logo que entrou em cena o monopólio da CGPP, a Coroa cuidou em garantir o ganho dos acionistas, incentivando à indústria portuguesa e o mercado de reexportação de manufaturas coloniais por Lisboa, diante do ganho das sociedades mercantis particulares. Com o negócio do couro não foi diferente. Diante desse quadro, nos parecem pouco críveis as afirmativas de Nuno Madureira sobre a fraca intervenção das Companhias no negócio do couro. Embora áreas produtoras relevantes como Bahia e Rio de Janeiro não estivessem monopolizadas por Companhias, os alvarás e leis analisados eram estendidos a todo o Brasil⁸⁹.

As praças europeias

Em 1761 uma nova legislação passa a incentivar a reexportação dos couros. Através de um sistema de fianças executadas na Alfândega, o couro do Brasil reexportado por Lisboa deixou de pagar direitos de saída. O negociante de couro assinava na Alfândega de Lisboa um Termo de Fiança especificando quantidade, tipo e destino do couro exportado, assim como o navio em que seguia a carga, capitão e em quanto tempo iria ser apresentado a desobriga e o fiador. A desobriga dos impostos se completava quando o capitão do navio retorna do porto de destino e trazia os Conhecimentos de Carga assinados, atestando que de fato a carga chegou ao seu destino final e

⁸⁸ Alberto Jacqueri de Sales. Verbete ‘atanado’. In: _____. *Diccionario do commercio*. Tomo I, A-B. Manuscrito, [depois de 1723], p. 193 e *Requerimentos de Domingos Antonio da Costa ao rei pedindo licença para aos fabricantes de sola de Pernambuco*. Recife, 27 de julho de 1773. AHU, cx. 15, doc. 8794.

⁸⁹ Nuno Madureira. *Mercado e privilégios*, p. 90-91.

desobrigando o negociante de pagar direitos de saída.

Ao contrário do que acontecia na Inglaterra no mesmo período, onde as leis de proteção ao comércio impediam a exportação de couros não manufaturados, além de incentivar a produção de bens e produtos de pele através do sistema de *drawback*, em Portugal se isentou a reexportação do couro não manufaturado⁹⁰. Talvez a grande quantidade de couros vinda do Brasil e o pequeno número de fábricas e curtumes tenham levado a Coroa a defender a reexportação.

Dispomos de dados coletados do *Livro de Fianças dos Couros e Atanados da Alfândega de Lisboa dos anos de 1764 e 1770*, sob a guarda da Torre do Tombo⁹¹. Como o livro se refere a todos os couros provenientes do Brasil, separamos apenas os dados de couros afiançados pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba durante dois anos, entre 1766 a 1767. Nesse biênio foram comercializados 127.015 couros em cabelo provenientes do Norte do Estado do Brasil e afiançados na Alfândega de Lisboa pela CGPP, contra 12.624 atanados, ou seja, os atanados representaram 9% de 139.639 couros reexportados. Aproximadamente 90% de todo o atanado foi vendido para Gênova e os demais 10% constituíram-se possivelmente de experiências de venda e mercado, pois somente uma vez e em pequenas quantidades foram enviados atanados nesse período para Le Havre, antiga Havre de Gracê na França, Campo Mayor e Olivença na Espanha e Palermo na Itália.

Os principais mercados de comercialização do couro em cabelo do Norte do Estado do Brasil foram os portos de Gênova e Veneza⁹². Juntas, as praças mercantis absorveram 76% de todo o couro vendido, sendo Gênova o principalmente mercado, tendo comprado além de 62% do couro em cabelo, 90% de todo o atanado. Diversas foram as sociedades mercantis e negociantes que compraram essas cargas de couros enviadas por acionistas da CGPP em Gênova, tais como, Antonio Maria Alizeri, Nicolau Piaggio e Filhos, João Batista Gervazoni, Carlos Tontio e outros⁹³.

⁹⁰ O *Drawback* é um incentivo à exportação utilizado pela Inglaterra, Portugal e França e criado nos séculos XIV e XV. Funciona como uma espécie de restituição ou vantagem oferecida, consistente na liberação do pagamento dos direitos aduaneiros sobre insumos a serem incorporados a produtos exportados para outros mercados. Ver: J. Massie. *Considerations on the leather trade of great Britain*. London: Thomas Payne, 1755, p. 5-10. *Livro de Fianças dos Couros e Atanados da Alfândega de Lisboa dos anos de 1764 e 1770*. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Receita dos Couros e Atanados, Termos de Fianças de couros despachados fora do Reino, liv. 1252, p. 03-10.

⁹¹ *Livro de Fianças dos Couros e Atanados da Alfândega de Lisboa dos anos de 1764 e 1770*. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Receita dos Couros e Atanados, Termos de Fianças de couros despachados fora do Reino, liv. 1252.

⁹² Sobre as relações comerciais entre Itália e Portugal ver: D. Rodrigo de Sousa Coutinho. *Discurso sobre o comercio de Itália relativamente ao de Portugal*, [1796]. In: ACADEMIA das Ciências de Lisboa. *Memórias econômicas inéditas* (1780-1808). Lisboa: ACL, 1987, p. 301-318.

⁹³ ANTT, CGPP, Livro copiador de cartas da Itália e Norte, lv. 288.

GRÁFICO 04 – Couros em cabelo reexportados para a Europa, 1766-1767.

FONTE: Elaboração do autor a partir de informações contidas em *Livro de Fianças dos Couros e Atanados da Alfândega de Lisboa dos anos de 1764 e 1770*. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Receita dos Couros e Atanados, Termos de Fianças de couros despachados fora do Reino, liv. 1252

A própria CGPP despachou, por sua conta e risco, partidos de couro para a Itália, Holanda e França. No entanto, quase toda essa mercadoria aqui analisada foi enviada diretamente por particulares e sócios da Companhia. Entre 1766 e 1767, dos 137 registros no Livro de Fiança apenas um atesta o envio direto de atanados pelos irmãos João e Luis da Costa Monteiro para Gênova. É provável que essa negociação tenha sido mediada por seu sócio em Lisboa, Baltasar Simões Viana, que operava em sociedade com os irmãos em diversas etapas do negócio⁹⁴. Alguns grandes negociantes portugueses ganharam destaque nesse tráfico. É o caso de Jacomé Ratton, Ignácio Pedro Quintela, Anselmo José da Cruz, José Rodrigues Bandeira, entre outros. O negociante de pau-brasil David Purry também figura nesse negócio, enviando partidas de couro para França, provavelmente para Marselha onde já dispunha de sólida rede de negócios. Daniel Gildemestre, o famoso negociante holandês de diamantes do Brasil, também fez envios de couro para Amsterdã. De acordo com Jorge Pedreira, a *Thomas Mayne and Cia* foi uma das maiores

⁹⁴ Numa ação civil movida por um capitão de uma nau contra Baltasar Simões por não pagamento do frete de 298 couros que vieram de Pernambuco para Lisboa, Simões afirmou diante do Juiz da Índia e Mina, que era “*caixeiro nesta Corte [Lisboa] de João da Costa Monteiro, morador em Pernambuco, e o mesmo expediente vem remetidas as fazendas que daquele porto para esta cidade manda o tal patrão, com as ordens que o expediente executa*”. *Ação civil sumária de fretes em que é autor Gaspar Antônio Xavier e Réu Baltasar Simões Viana*. Lisboa, 26 de outubro de 1761. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mc. 05, nº. 05, cx. 395.

firmas inglesas instaladas em Lisboa e, dentre a variedade de negócios em que atuava, também enviou avultadas partidas de couros para Gênova e Veneza⁹⁵.

Estudos apontam que o mercado italiano de couros entre os séculos XV e XVIII não se restringiu aos mercados mediterrânicos e asiáticos, ou somente a Argélia, Egito ou Líbia, por exemplo. O fluxo de couro proveniente das Américas permitiu aos curtidores e sapateiros acessarem tipos e qualidades diferentes de matéria-prima, permitindo espalhar a arte de manejo do couro não somente nas regiões marítimas, como Gênova ou Veneza, mas também impulsionando uma vultosa rede mercantil e fabril de beneficiamento no interior do continente⁹⁶.

Ao realizarmos um balanço geral sobre a atuação dos Costa Monteiro nos negócios do couro no Norte do Estado do Brasil, chegamos a conclusão que o negócio do couro foi menos rentável para essa de família de produtores do que para os negociantes metropolitanos, por vários motivos. Primeiro, porque os Costa Monteiro, embora detivessem o privilégio de exclusividade de uma fábrica de atanados na região, esse tipo de couro sofreu com o aumento do frete em 1757. Em contrapartida, o couro em cabelo, ou seja, o couro quase sem tratamento fabril e, portanto, sem a necessidade de fábrica, acabou sendo taxado com fretes mais baratos. Segundo, que os Costa Monteiro, embora mantivessem procuradores para suas negociações no Reino, acabaram não comandando o ramo mais lucrativo do negócio: a venda na Europa. Como ficou demonstrado, só encontramos um registro que atesta que os Costa Monteiro enviaram, por sua conta e risco, atanados para Gênova via Lisboa, o que mostra que eles acabaram, em geral, vendendo sua produção para os negociantes especializados no comércio europeu.

Nesse sentido, é possível perceber porque os Costa Monteiro se destacam nos negócios complementares ao comércio do couro, ou seja, embora detivessem fazendas pecuaristas e fabricas, eles permaneceram ativos em contratos de abastecimento de carne e na venda dos couros para negociantes metropolitanos.

⁹⁵ Jorge Pedreira. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo*, p. 209.

⁹⁶ Rossana Rotili. *Pelli, cuoio e concia. Storia e tecnologia*, p. 301.

CAPÍTULO 05

MADEIRAS DE TODA SORTE E O ESTANCO REAL DO PAU-BRASIL

*“Troncos vários em cor e qualidade,
Que inteiriças nos fazem as canoas,
Dando a grossura tal capacidade,
Que andam remos quarenta e cem pessoas.
E há por todo o Brasil em quantidade
Madeiras para fábricas tão boas,
Que, trazendo-as ao mar por vastos rios,
Pode encher toda a Europa de navios”.*

Frei José de Santa Rita Durão, 1781¹.

“A árvore que fornece a linda tinta vermelha tão estimada na Europa, é, creio eu, geralmente tida como peculiar à região a qual deu seu nome. Chamam-na também em Pernambuco (de onde penso que é exclusivamente exportada) “Pau da Rainha”, devido à circunstância de ser o comércio monopólio governamental, e ser exportado para a Europa por conta da Coroa”.

Henry Koster, 1811².

“Os sucessos do Brasil não mereciam menos um poema, que os da Índia”. Assim escreveu Frei José de Santa Rita Durão na primeira frase de suas *“reflexões prévias e argumentos”*, para seu poema sobre o *“descobrimento da Bahia”*, publicado em 1781. Deixou claro, ao longo de sua curta apresentação, que o poema compreende vários episódios da história do Brasil e, para além disso, podemos dizer que também narrou um aspecto das políticas e práticas econômicas empregadas por Portugal para o Brasil. Na estrofe acima apresentada, o autor narrou, conjuntamente, ambas as facetas ao tratar das madeiras, ou seja, dos troncos se fazem boas e virtuosas canoas, que por sua vez, conduzem madeiras pelos rios afora, trazendo-as ao mar, para assim, *“encher toda a Europa de navios”*³. Entendemos que, com as madeiras do Brasil, é possível construir naus para alimentar a navegação mercantil e conduzir os produtos coloniais.

Nas *“Memórias históricas”* de Tristão da Cunha de Ataíde escritos entre o fim do reinado de Pedro II e o primeiro ano de D. João V (entre 1705 a 1707), consta nas *“matérias políticas”* que o

¹ José de Santa Rita Durão. *Caramuru*: poema épico do descobrimento da Bahia. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1781, canto VII, estrofe 53, p. 212.

² Henry Koster. *Viagens ao nordeste do Brasil*, vol. 02. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/Editora Massangana, 2002 p. 569.

³ José de Santa Rita Durão. *Caramuru*, p. 2-3.

arsenal bélico de Pedro II nas lutas contra a Espanha, “*tinha pronta as suas naus de guerra para a segurança das suas frotas do Brasil, e mandava fabricar outras naus de guerra, que se fabricam com melhor e mais fácil forma*”. Com conhecimentos de construção naval oriundos da França e Inglaterra, “*se tem fabricado excelentes naus na fabrica, das quais poupa muita despesa à Fazenda Real, pelos engenhos e arte da fábrica delas, e facilidade de irem ao mar ou rio depois de feitas, o que não era de antes*”⁴.

Os variados tipos de madeira extraídas da América portuguesa tiveram, a partir do seu comércio, diverso emprego na Europa, sendo as madeiras destinadas ao arsenal da marinha portuguesa e na construção das naus mercantes um relevante negócio. Fernand Braudel afirmou que “*para poder durar muito tempo, uma galera precisa de que na sua construção entrem diversas madeiras, conforme as exigências específicas dos diversos setores da estrutura: carvalho, pinho, lárice, ulmeiro, abeto, faia, nogueira...*”. Todavia, desde o século XV já se registrava na Europa uma escassez de madeiras que ia desde Espanha à Veneza e variadas zonas do mediterrâneo: “*a madeira que mais escasseia é a de carvalho, essencial para a construção do casco dos navios*”. Não por acaso, as potências navais dos séculos XVI ao XVIII “*foram-se habituando, pouco a pouco, a procurar cada vez mais longe aquilo que já não podiam obter a partir de suas próprias florestas*”⁵.

Por outro lado, outros tipos de madeira possuíram mercado certo e apreço pela humanidade desde a antiguidade. As madeiras tintoriais são velhas conhecidas. O uso do *brasil*, enquanto madeira tintória, precede e muito o batismo das possessões portuguesas no Novo Mundo. Pesquisas atuais de Malout Von Muralt mostram o uso do pau-brasil, em pelo menos, dois momentos distintos. “*O primeiro estende-se da Antigüidade ao século XV e refere-se exclusivamente ao brasil de origem asiática (a madeira de sapão ou Caesalpinia sappan L). O segundo período começa em 1492*” e a extração depredativa na América da madeira tintória existente (o pau-brasil ou Caesalpinia echinata Lam), *para terminar no século XIX com a descoberta das anilinas sintéticas*”⁶.

Sendo assim, de todas as variedades de *brasis* e de *brasiletes*, enquanto madeira tintória, a madeira de sapão asiática era uma velha conhecida da humanidade para tinturaria dos mais diversos

⁴ Tristão da Cunha de Ataíde, 1º Conde de Povolide. Matérias políticas (c. 1705-1707). In: _____. *Portugal, Lisboa e a Corte nos Reinados de D. Pedro II e D. João V*. Memórias históricas de Tristão da Cunha de Ataíde, 1º Conde de Povolide. Lisboa: Chaves Ferreira Publicações, 1990, p. 199.

⁵ Fernand Braudel. *O Mediterrâneo e o Mundo mediterrânico na Época de Felipe II*. Vol. 01, p. 165-166.

⁶ Malout Von Muralt. A árvore que se tornou país. *Revista USP*, São Paulo, n. 71, set./nov. 2006, p. 173. Texto originalmente publicado como Malout Von Muralt; Alain Chautems. Le pau-brasil, bois de Pernambouc : ni Caesalpinia crista L., ni C. brasiliensis L. Une mise au point nomenclaturale. *Saussurea - Journal de la Société Botanique de Genève*, 33, 2003, p. 119 – 138. Ver também: Laura de Mello e Souza. O nome do Brasil. *Revista de História*, 145 (2001), 61-86. Como afirmou Pereira Ferraz, “*consoante a opinião de Humboldt, o nome Brasil teria iniciado, há mais de dez séculos, sua viagem de Sumatra para o Novo Mundo*” A. L. Pereira Ferraz. *Terra da Ibirapitanga*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1939, p. 320.

apetrechos, sobretudo, as vestimentas. O que marca a história da botânica, da tinturaria, da archetária (técnicas de fabricação de instrumentos musicais com madeira) nesse segundo momento, é a relevância que o *bresil* da América vai ganhar por sua quantidade, densidade, coloração e qualidade de emprego⁷. Inclusive levando os negociantes de madeiras tropicais a disputarem seu mercado com a mais apreciada e cara das variedades de pau-brasil: o chamado Pau-Pernambuco.

No que concerne à exploração do pau-brasil no Norte do Estado do Brasil, é relevante notar a referência a madeira tintória no Foral e Carta de Doação da Capitania de Pernambuco em 1534. D. João deixou claro a Duarte Coelho que o pau brasil de Pernambuco e “*especiaria ou drogaria de qualquer qualidade que seja, que nela houver, pertencerá a mim*”. A qualidade e a quantidade do pau brasil de Pernambuco já era referendada desde o século XVI. Ambrósio Fernandes Brandão expõe que “*o pau do Brasil, de que toma nome toda esta província, larga de si uma tinta vermelha, excelente para tingir panos de lã e seda, e se fazer dela outras pinturas e curiosidades*”; porém, mesmo existindo em todo o Brasil, “*o mais perfeito e de maior valia é o que se tira das capitanias de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba, porque sobrepuja, com muito excesso de bondade, aos mais pau desta qualidade, que se dá pelas mais partes*”⁸. Sobre a estima do pau brasil de Pernambuco, Pero Magalhaes Gandavo já havia afirmado em 1576, de forma poética, que a qualidade do *bresil* de Pernambuco vinha da “*quentura do sol e criado com a influência dos seus raios, porque não se acha*” pau de tinta vermelha tão boa quanto essas do Norte do Estado do Brasil. “*Quanto mais perto está da Linha Equatorial, tão é mais fino e melhor de tinta*”⁹.

Esse capítulo analisa algumas questões sobre o mercado de madeiras do Norte do Estado do Brasil, seja para a construção civil e fabricação naval, seja para o mercado de corantes, em Portugal e restante da Europa. A extração de variados tipos de madeiras, incluindo o pau-brasil do Norte do Estado do Brasil, nos levou a analisar esse mercado em três escalas mercantis distintas: dos negócios que envolveram a extração das diferentes madeiras na região e seu escoamento ao porto de Recife; do transporte atlântico nas naus mercantes e paquetes reais até Lisboa e, por fim, os mercados e usos variados dessas madeiras a partir de Lisboa.

O capítulo está dividido em três partes. Na primeira discutimos as dimensões e escalas mercantis da construção naval e o mercado de corantes, assim como as instituições que envolvem

⁷ Amy Butler Greenfield. *A perfect red. Empire, espionage and the quest for the color of desire*. New York: HarperCollins Publishers, 2008, p. 28-30.

⁸ *Foral de Duarte Coelho*. Évora, 24 de setembro de 1535 e *Carta de Doação da Capitania de Pernambuco a Duarte Coelho*. Évora, 25 de setembro de 1535. In: Marcos Carneiro de Mendonça. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*. Vol. 01. Rio de Janeiro: IHGB/CFC, 1972, p. 123-138 e Ambrósio Fernandes Brandão. *Diálogos das grandezas do Brasil*. Recife: Massangana, 1997, p. 152.

⁹ Pero Magalhães de Gandavo. *História da Província de Santa Cruz, a que vulgarmente chamamos Brasil*. Lisboa: Officina de Antonio Gonçalves, 1576, p. 18. Para dados do regime de comércio do pau-brasil no século XVII, ver: Frédéric Mauro. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Vol. 01. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, p. 176-196.

esses negócios a partir de Lisboa, analisando duas repartições alfandegárias distintas: o Paço da Madeira e a Casa da Índia. Na segunda e terceira parte damos maior ênfase ao comércio do pau-brasil, atentando para os contratos e negociações para sua extração nas matas do Norte do Estado do Brasil e seu transporte atlântico, assim como uma análise inédita sobre os negócios de uma sociedade de ingleses, *David, Mellish and Devisme* e o negócios de corantes.

O PAÇO DA MADEIRA E A CASA DA ÍNDIA: NAVIOS E CORANTES

Duas repartições alfandegárias distintas criadas a partir do século XV, com o propósito de atender as demandas institucionais de um pequeno reino com ambições imperiais: com essa finalidade é que foram instituídas o Paço da Madeira e a Casa da Índia.

Conquistar os mares pressupunha um emaranhado de artifícios, capitais, ciências cartográficas e náuticas, além de coragem; todavia, exigia os vasos flutuantes. Por outro lado, singrado os mares e criadas as rotas, era pela guerra e/ou comércio que se conquistavam praças mercantis. Nesse sentido, partir de Lisboa e chegar a Ceuta, ou Guiné, ou na costa de Coromandel, ou mesmo em Macau, Salvador ou Rio de Janeiro, pressupunha interesses mercantis. Foi pelo desejo da contínua expansão da navegação e do comércio que o Reino de Portugal foi criando instituições, emulando outras e, passo a passo, foi adequando suas instituições alfandegárias ao Império que se formava.

O Paço da Madeira

“Entra-se nessa Casa da Alfândega por uma grande porta, sobre a qual estão as armas de Portugal lavradas em uma grande pedra, dentro da qual está um grande corredor”. Nesse corredor, “das quais estão ladeadas todas as mais casas de toda a Alfândega”, fica uma grande casa, “onde está a Mesa do Despacho, que se chama Paço da Madeira, onde se despacha toda a madeira que vem de fora”. Assim descreveu frei Nicolau de Oliveira uma das repartições da Alfândega de Lisboa em 1620¹⁰. Todavia, uma repartição alfandegária própria para o controle de entradas e saída de madeiras e outros produtos existia em Lisboa desde pelo menos o século XIV¹¹.

O Regimento mais antigo que dispomos do Paço da Madeira data de 1604. No reinado de D. João IV modificou-se o regimento anteriormente utilizado *“por ser muito antigo”*. Aos mestres das embarcações que chegassem ao Tejo com mercadorias pertencentes ao Paço, era necessário *“dar entrada na dita casa ao Almojarife e Oficiais dela”* antes de desembarcar os efeitos trazidos. *“Tomada a dita entrada, e constando pela carta de fretamento vierem madeiras, ou outras coisas e fazendas pertencentes a dita casa [...], que se descarregue logo com toda a brevidade”*. Todas as madeiras deveriam ser devidamente registradas, assim como *“na descarga dos mastros e vergas de qualquer sorte que sejam”*. O Regimento contempla maiores cuidados com as madeiras

¹⁰ Nicoulau de Oliveira. *O livro das grandezas de Lisboa*. Lisboa: Jorge Rodrigues, 1620, p. 156-157.

¹¹ Francisco Belard da Fonseca. *O Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa*. Lisboa: Tip. da Empr. Nac. de Publicidade, 1950.

provenientes da Galiza, Astúrias e Biscaia, como nogueiras e castanheiros. Além de uma série de madeiras e outros produtos secos, era no Paço da Madeira que se pagavam os direitos da dizima e sisas por entrada de “*toda a madeira do Brasil, e de qualquer parte que seja, lavrada ou tosca, ou em qualquer obras que dela venham feitas*”¹².

Assim como muitas das repartições alfandegárias portuguesas, o Paço da Madeira movimentava quantidades consideráveis de contos de réis, despertando a atenção dos negociantes e permitindo a gestão compartilhada do Império, uma prática comum no mundo ibérico. Em 1698, o negociante Francisco Pereira Brandão arrematou no Conselho da Fazenda em Lisboa, o Contrato do Paço da Madeira por quase 54 contos de réis dividido por três anos, tempo de vigência do contrato. Além de algumas outras miudezas que deveria pagar, o contratador deveria dispor de algumas prerrogativas para a Coroa, como arrobas de cera, e pagar algumas propinas. Em compensação, todos os direitos das dizimas e sisas de entradas e saídas, passavam a pertencer ao dito contratador. A madeira proveniente do Brasil recebeu no contrato uma cláusula em separado: “*todo o pau e pranchas que vierem do Brasil, tanto que forem descarregadas pelos oficiais da dita casa, será logo trazido a porta dela, aonde haverá balança e peso para serem as partes logo despachadas, e não se podem furtar as madeiras*”¹³.

De acordo com os *Livros de Receita do Paço da Madeira*, essa repartição alfandegária rendeu, entre 1756 a 1761 (6 anos), 270.797.943 réis, uma média de pouco mais de 45 milhões de reis anuais¹⁴. Se levarmos em consideração que em 1699 o contrato do rendimento dessa alfândega foi arrematado por 18 contos de réis, quase 60 anos depois a mesma repartição poderia ser arrematada por 27 contos a mais, ou seja, uma valorização de 150% em relação ao arremate inicial dos rendimentos da repartição.

As madeiras provenientes do Brasil que davam entrada no Paço da Madeira eram diversas e o seu emprego era, em grande medida, a fabricação naval. Claro que a construção civil¹⁵, sobretudo, pós terremoto de Lisboa, assim com a tanoaria portuguesa, muito se beneficiaram das madeiras do

¹² *Regimento do Paço da Madeira*. Lisboa, 23 de fevereiro de 1604. In: José Roberto Monteiro de Campos Coelho e Souza. *Systema ou Collecção dos Regimentos Reaes*. Vol. 02. Lisboa: Oficina de Francisco Borges de Souza, 1783, p. 231-253.

¹³ *Contrato do Paço da Madeira que se fez no Conselho da Fazenda com Francisco Pereira Brandão*. Lisboa, 20 de setembro de 1698. Lisboa: Oficina de Miguel Deslandes, 1699.

¹⁴ *Livros de Receita do Paço da Madeira*. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Paço da Madeira, Receita Geral, livros: 1.640 (referente ao ano de 1757); 1.641 (1758); 1.642 (1759); 1.643 (1760); e 1.644 (1761). Os dados se repetem em *Livro da Arrecadação da Conta de João Luís de Souza Saião, que serviu de Tesoureiro do Consulado do Paço da Madeira entre 1756 a 1760*. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Paço da Madeira, Cobrança de Direitos, Consulado, liv. 1.639.

¹⁵ No documento *Memória das Madeiras que devem vir de Pernambuco para a Casa das Obras em 1721* emitada pelo Conselho Ultramarino em Lisboa, consta uma variedade de pranchas de diversos tamanhos empregados na construção civil em geral. AHU, Pernambuco, cx. 29, doc. 2639. Ver Frédéric Mauro. *Portugal, o Brasil e o Atlântico* (1570-1670). Vol. 01. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, p. 57-83.

Brasil, no dizer de Marcelo Dias, a riqueza de nossas florestas mercantis¹⁶. Em 1776, foram registrados num dos livros do Paço da Madeira, os tipos de “*madeiras que costumam vir dos Portos do Brasil para se empregarem em portas, janelas, solhos de qualquer Palácio ou Casas Nobres*”. Consta também nesse livro que entre 1776 e 1779, deram entraram no Paço da Madeira 2.961 “*madeiras, vigas e couçoeiras, vindas dos Estados da América*”, para a construção do Paço Real, sendo que 54% de toda essa madeira veio de Pernambuco¹⁷. Porém, no que concerne a compra das madeiras por parte da Fazenda Real, foram nos estaleiros que se empregou, se não a maior parte dela, mas pelo menos as mais valiosas e as que trouxeram maiores benefícios mercantis.

MADEIRAS	Cajueiro da costa	Caroba	Gituaiba	Inhabatam	Landirana	Óleo pardo	Quiri
Almecegueira	Camaçari	Caubi	Guagarema	Inhaíba	Louro	Óleo preto	Sapucaia
Amecicoçu	Camará	Cedro	Guaren	Ipê	Louro amarelo	Palmeira coco de indalaçu	Sucupira
Amendoeira	Camboi pitanga	Cedro branco	Gurapiapunha	Janaúba	Louro jiboia	Palmeira coco de dendê	Sucupira acari
Andá	Camunbá vermelho	Cedro da costa do mar	Ibapeba	Jandiroba	Mangue bravo	Palmeira piaçava	Sucupira
Angelim canafistula	Canela capitão-mar	Claraiba	Imbaibuçu	Jangada	Massaranduba	Palmeira tapiti	Tapinhoã
Angelim de coco	Canela massapé	Copaiba branca	Imbui	Jaqueira dura	Massaranduba aprai	Pau de arco da moda	Timbaiba
Angelim verdadeiro	Canela mirim	Copaiba óleo preto	Imburuçu da costa	Jaqueira mole	Mirindiba	Pau de arco preto	Tucum
Aracuí	Canela óleo	Copaiba vermelha	Indaiapu	Jatobá	Oiti	Pequeba	Urubu
Araticum embira	Canela preta	Embira verdadeira	Ingá cipó	Jequitibá	Oiticica	Pequi	Urucurana
Batinga vermelha	Canela tapinhoã	Gameleira branca	Ingá facão	Jetaípeba	Olandin carvalho	Peroba	Vacá
Bicuibuçu	Cangerana	Gameleira de prego	Ingai	Jetaípebaçu	Óleo camunbá	Pinho	Vinhático
Biriba	Capararoca	Gameleira vermelha	Inguaçu	Jundiaiba	Óleo de copaiba	Putumuju	Amarelo

PEÇAS/PARTES E EMPREGO			Costado	Iluminação	Lenha	Mezenas	Quilha
Cadastes	Caverna	Cintado grosso	Curva	Jangadas	Mastaréu	Prumo	Remos

¹⁶ Marcelo Henrique Dias. *Farinha, madeiras e cabotagem*. A Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial. Ilhéus: Editus, 2011, p. 204.

¹⁷ *Livro de faturas das madeiras, 1776-1779*. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Casa da Índia, Cobrança de Direitos, Faturas de Madeira, liv. 1149.

Calafetagem	Cavilha	Coral	Geios	Latas	Mastro	Querena	Ripas
Sobre-quilhas	Tabuado	Toneis de água	Vãos	Vergas	Cabos	Canoas	Cintado

QUADRO 06 - Madeiras do Brasil para a construção e reparos de embarcações no século XVIII

FONTE: Elaboração do autor a partir de informações de envios de cargas para Lisboa através de documentos do AHU, notadamente da *Relação de madeiras, com declarações de uso para cada uma delas, segundo experiência realizada* de 1180 (AHU, Pernambuco, cx. 137, doc. 10.204) e de Lucy Maffei Hutter. A madeira do Brasil na construção e reparos de embarcações. *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. 32, Actas da IV Reunião Internacional de História Náutica e da Hidrografia, 1985, p. 413-430.

Como vemos no quadro acima, diversos são os tipos/nomes de madeiras e seu emprego. Nossa investigação apontou 103 nomes diferentes para madeiras provenientes do Brasil que em algum momento foram utilizadas na construção ou reparo de embarcações. Importante frisar esse ponto uma vez que há um número muito maior de madeiras do Brasil que aparecem na documentação dos séculos XVI a XVIII. Em 1823, por exemplo, Balthazar da Silva Lisboa listou 309 nomes de madeiras diferentes empregadas na construção e carpintaria em geral¹⁸.

No entanto, embora houvesse madeira nas matas tropicais do Brasil, era preciso aprender as técnicas de escolha das mais apropriadas, assim como as devidas técnicas de corte. Foi o caso do envio dos estrangeiros Dundumayne Guadalle e Arialdo Wolfel por D. João V e com vencimentos pagos pelas Provedorias coloniais para ensinar as técnicas de serrarelheria aos colonos e extrair madeira para Lisboa¹⁹. Quanto ao envio das madeiras para Lisboa é preciso atentar para a diferença das madeiras que seguiam nas naus por envio de negociantes particulares, e as que seguiam por conta da Fazenda Real. Muitos são os documentos do Arquivo Histórico Ultramarino que apresentam as elevadas cifras transportadas em madeira pelo atlântico por conta da Fazenda Real, no século XVIII²⁰. Boa parte delas uma vez chegadas a salvo em Lisboa, eram despachadas do Paço da Madeira para a fabrica da Ribeira das Naus.

Os custos de envio das madeiras tocam diretamente no problema central desse trabalho: o escoamento das mercadorias para o porto atlântico de Recife. Em 1754, o Provedor dos Armazéns

¹⁸ Balthazar da Silva Lisboa. *Riqueza da Brasil em madeiras de construção e carpintaria*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1823, p. 11-58.

¹⁹ *Carta do provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco sobre os vencimentos dos estrangeiros que foram serrar madeiras*. Recife, 13 de abril de 1733. AHU, Pernambuco, cx. 44, doc. 3962. Ver também o *Ofício do oficial de carpinteiros de machado, Julião Alves, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre os tipos de madeira e o método de cortá-las*. Recife, 21 de junho de 1781. AHU, Pernambuco, cx. 140, doc. 10377.

²⁰ A caráter de exemplo: 5.027.123 réis em 1754 (AHU, Pernambuco, cx. 76, doc. 6369); 1.226.800 réis em 1755 (AHU, Pernambuco, cx. 79, doc. 6581); 11.490.915 réis em 1756 (AHU, Pernambuco, cx. 81, doc. 6757). Uma pauta geral dos preços das madeiras que entravam no Paço foi produzido em 1775. Ver: *Pauta das avaliações que atualmente serve para o despacho dos gêneros que pertencem a Casa do Paço da Madeira*. Lisboa, 12 de dezembro de 1775. AGAP, Not. 101. Um documento do final do século XVIII apresenta uma tabela de preço para diversas madeiras provenientes do Brasil. Cf.: *Relação do preço das madeiras vindas do Brasil para o Arsenal da Marinha de Lisboa*. Lisboa, 11 de julho de 1790. AHU, Brasil Geral, cx. 27, doc. 2269.

da Fazenda Real de Pernambuco, Fernando Lemos, alertou o Secretario de Estado da Marinha e Ultramar, Diogo de Mendonça Corte Real que “*o custo das madeiras é diminuto, mas como os homens que as fabricam tiram da Bahia da Traição e outro portos circunvizinhos da Capitania de Pernambuco e as conduzem em sumacas, não podem deixar de custar maior preço*”. Além de fretes, é preciso equacionar “*os gastos que se faz no embarque naquele Recife e o tempo que nele se consome*”²¹. A proposta apresentada para solucionar o problema era a navegação direta entre Paraíba e Lisboa afim de conduzir as cargas de madeira da Bahia da Traição com duas fragatas especializadas para esse fim, o que nunca ocorreu.

Outro problema enfrentado para o envio das madeiras estava no trato atlântico. Pesadas e volumosas, nem todas as naus detinham calagem, bojo, arqueação e, portanto, capacidade volumétrica segura para a condução. Além do mais, o embarque embaraçava o trato atlântico que deveria ocorrer no ‘tempo das frotas’. Caso emblemático se passou entre o Governador de Pernambuco e o mestre da embarcação N. Sr.^a da Piedade e Bom Jesus de Bouças, João Ritte de Araújo em 1756.

Após o terremoto e os sucessivos gastos com a reconstrução de Lisboa, Luís Diogo Lobo da Silva afirmou ao Secretario de Estado da Marinha e Ultramar que estava ciente da “*necessidade em que ficou o Arsenal de Madeiras para construção de navios da Coroa*”. Seu cuidado com tal necessidade lhe colocava obrigações penosas, como o próprio relatou a partir de ocorrido alguns anos antes. Na frota de 1754, o governador cuidou em enviar cargas de madeiras para a Ribeira da Nau nos navios de guerra do comboio e mais navios da frota “*sem incômodo da sua carga*”. Outra medida utilizada foi viabilizar um grande envio pela nau comandada por João Ritte de Araújo, que havia chegado na frota de 1753 e havia partido para o Rio de Janeiro e no retorno, passaria no Recife, carregaria madeiras da Fazenda Real e seguiria com a frota de Pernambuco para Lisboa.

Chegado a nau ao porto de Recife naquele ano, o governador disponibilizou 17 homens “*para ajudarem a carregar as madeiras, o que continuou a fazer, sem perder tempo, pois ao mesmo passo que lhe ia deitando lastro forra, ia recebendo as que eram possíveis*”. Ocorre que, como afirmou o governador, as madeiras são “*volumosas e pesadíssimas e muitas senão podem carregar senão pelo rebordo, por não grunhirem pela escotilha*”²². Iniciado o embarque em novembro daquele ano, a nau só ficou apetrechada em 14 de janeiro de 1754. Esse tempo de espera para a arqueação de madeiras na nau provocou sérias perturbações entre o mestre da embarcação, o

²¹ *Ofício sobre o carregamento de madeiras trazido do porto de Pernambuco*. AHU, Pernambuco, cx. 77, doc. 6488.

²² *Ofício do Governador de Pernambuco sobre o envio de madeiras*. Recife, 14 de maio de 1756. AHU, Pernambuco, cx. 81, doc. 6718.

Incentivou-se a construção naval no Brasil em outras áreas, como no Maranhão, onde havia larga oferta de recursos e mão de obra, sobretudo com a constituição da companhia de comércio. De acordo com uma carta de Manuel Teles da Silva escrita em Viena para o Marquês de Pombal em 1755, “os navios fabricados economicamente no Maranhão, aonde contava empregar número grande de Tapuias mansos com pequenos jornais, viriam custar um terço menos que os d’El-Rey Britânico”²⁴. No Norte do Estado do Brasil, foram os capitais movidos pelas negociações da CGPP que tornaram possível um pequeno nível de deslocamento de produção naval da Ribeira das Naus de Lisboa para o estaleiro em Recife. Isso fica comprovado quando da construção da Nau Neptuno em Recife e sua chegada em Lisboa em 1775, afim de realizar uma das mais ambiciosas negociações particulares da Companhia: uma viagem ao Império da China²⁵.

A Casa da Índia

No início do século XV, a conquista das tropas portuguesas sobre a guarnecida cidade de Ceuta, empório islâmico do Norte da África que conectava o Atlântico ao Mediterrâneo, representou um dos relevantes marcos da formação do império marítimo português, assim como modificou indelevelmente suas operações aduaneiras e alfandegárias. O desejo lusitano de controlar a empresa de Ceuta, a praça africana onde os califas comercializavam os cobiçados produtos orientais²⁶, foi o início da mais valiosa repartição alfandegária de toda a história da coroa portuguesa entre os séculos XV e XVIII: a Casa da Índia. Inicialmente foi chamada de Casa de Ceuta.

Depois de 1434, quando foi dobrado o Cabo do Bojador e foram organizadas várias companhias para a exploração do comércio na África, tais como a pioneira Companhia de Lagos passou a se chamar Casa da Guiné. Conquistado o território e fundada uma praça para negociação na costa oeste africana, tendo como ponto principal o Castelo de São Jorge da Mina, uma nova repartição alfandegária foi criada, a Casa da Mina, sendo posteriormente fundidas como Casa da Guiné e da Mina. “*Por fim com o descobrimento do caminho marítimo para a Índia findou a*

²⁴ Carta de Manuel Teles da Silva a Sebastião José de Carvalho e Melo. Vienna, 03 de novembro de 1755. In: Carlos da Silva Tarouca. Correspondência entre o Duque Manuel Teles da Silva e Sebastião José de Carvalho e Melo, 1º Marquês de Pombal. *Anais da Academia Portuguesa da História*, II série, vol. 06, Lisboa: 1955, p. 348.

²⁵ José Roberto do Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: HUCITEC/ UNICAMP, 2000, p. 51-82. Sobre a Nau Neptuno, ver: *Aviso do Marquês de Pombal a Junta da Companhia sobre o Navio Neptuno*. Lisboa, 11 de março de 1775. Manuscrito. ANTT, Junta da Liquidção da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, Correspondência do Reino para a Direção em Pernambuco, 1759-1770, cx. 610, capilha 02.

²⁶ Charles Boxer. *O Império marítimo português, 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. Bailey Diffie; George Winius. *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*. Vol. 01. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1971, p. 46-56.

primeira grande fase da exploração”, e, portanto, “*havia todo o empenho de acrescentar ao já importante comércio da África o ainda mais rico da Índia. Restava, porém, dar unidade e coesão a todo esse desenvolvimento comercial*”²⁷. Alargava-se o comércio, alargavam-se as prerrogativas institucionais alfandegárias. Após o estabelecimento português de um caminho marítimo para a Índia, foi instituída, em 1509²⁸, a Casa da Índia que funcionava conexas com a Casa da Guiné e da Mina. Somente no século XVI é que as casas foram fundidas sobre o nome de Casa da Índia e dependentes do Conselho da Fazenda a partir de 1591²⁹.

Esse extenso regimento de 1509 (composto por 162 parágrafos) é claro em afirmar o profundo caráter comercial da Casa da Índia transpondo as portas do armazéns onde se guardavam ou vendiam as suas mercadorias: “*sente-se em todos os pontos onde tem autoridade o Rei-mercador*”. Deixava exposto que “*os seus representantes por esse mundo afora, seja qual for a sua categoria, vice-rei, capitães-mores, alcaides etc., ao lado da sua função de soberania ou de comanda, não devem esquecer-se de que são também caixeiros do Rei*”³⁰. Englobou também essa casa importantes serviços públicos relacionados a guerra, marinha, justiça, negócios eclesiásticos, política externa, finanças, agricultura, comércio e indústria³¹, assim como as mercês concedidas nas partes da Ásia³². Tudo referendado com a expansão marítima e comercial portuguesa. Porém, a mais importante de suas funções era dar entrada e saída de todos os artigos trazidos do Oriente. Nessa repartição eram registrados a saída das expedições para a Índia nos livros chamados *Livros da Emmenta*, onde consta os nomes dos capitães das armadas, tripulantes e demais embarcados que

²⁷ José F. Ferreira Martins. *Casa da Índia*. [Lisboa: s.n 1900], p. 1-11.

²⁸ “*Se sabe que todas as mercês e ordens régias concernentes a África e ao Oriente. Quer as relativas a administração ultramarina, quer as relativas a operações comerciais ou a isenção dos direitos aduaneiros na importação de especiarias e outros artigos provenientes daquela região, se registravam em Livros da Casa da Índia ou da conexas Casa da Guiné e Mina. O regimento das Casas das Índias e Mina data de 1509, por largo tempo regeram a casa da guiné e mina e das casa das índias ou índia*. Damião Peres. *Regimento das Casas das Índias e Mina*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1947. Várias páginas.

²⁹ Frédéric Mauro. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. Vol. 02. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, p. 189.

³⁰ Tancredo de Moraes. A Casa da Índia. *Periódico do Club Militar Naval*, nº 64, nov./dez., Lisboa, [193-], p. 1458-1459.

³¹ Não cabe nesse trabalho esmiuçarmos maiores questões sobre a instituição em si. Para uma compreensão da organização institucional e do seu funcionamento, a partir da documentação particular do Feitor e Tesoureiro Bartolomeu Caldeira da Casa da Índia entre 1587 a 1624, ver: Carlos Alberto Caldeira Geraldês. *Casa da Índia*. Um estudo de estrutura e funcionalidade (1509-1630). 362 f. Dissertação (Mestrado em História Moderna). Faculdade de Letras, Departamento de História. Lisboa: Universidade de Lisboa, 1997. A instituição congênere criada em Sevilla para atender as demandas do império espanhol tem sido mais e melhor estudada. Ver: Antonio Acosta Rodríguez *et al.* (Coordinadores). *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003.

³² Para os primeiros registros encontrados sobre mercês, governos, fortalezas e viagens assentados na Casa da Índia, entre 1512 a 1633, ver: Luciano Ribeiro. (Introdução e notas). *Registro da Casa da Índia, 1512-1633*. 2 vol. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954.

passavam para o Estado da Índia. Acredita-se que o manuscrito mais antigo conhecido dos Livros da Ementa sejam de 1503 a 1583³³.

Em 1620 o Frei Nicolau de Oliveira menciona apenas, enquanto repartição, a Casa da Índia, aparecendo Guiné enquanto armazém. A Casa da Índia nesse momento era formada por “*quatro mesas, a saber: a mesa grande e principal onde se despacham as roupas e pedrarias que vem da Índia. [...] Na mesa das drogas despacham dois escrivães. [...] Na mesa da Armada, onde se assentam os soldados que vão para a Índia há um escrivão*”. Não menos importante era a quarta mesa, “*onde assiste o tesoureiro a cobrar todo o dinheiro dos direitos*”³⁴. Na Mesa Grande tributavam-se das pedras as mais preciosas como esmeraldas, lápis lazuli, perolas, rubis, topázios, ouro e, a partir do século XVIII, os diamantes do Brasil. Todas as roupas e tecidos da Ásia, assim como as fazendas de algodão da Ilha de Malta. Na Mesa das Drogas as mais variadas especiarias, boticas e unguentos, como almecega da Índia, anil da Irlanda, balsamo de São Tomé, cravos da Índia e do Maranhão, canela de Ceilão, dentes de Javali e Cavalo Marinho da África, salsa das Índias de Castela e uma centena de outros produtos³⁵.

Em meio a tantos produtos valiosos pertencentes aos negócios da Coroa, gêneros provenientes das quatro parte do mundo, como foi declamado no poema de Sebastião de Afonseca e Paiva em 1687, das “*opulentas cidades e famosas/ donde vem pedras preciosas/ açúcar, beijoim, cravo e pimenta/ com o que o Reino se sustenta*”³⁶, figurava o rentável e monopolizado mercado de tinturaria proveniente do Pau-Brasil, controlado por Lisboa a partir da Casa da Índia.

A legislação portuguesa foi ao longos dos séculos XVI a XVIII regulamentando o negócio do pau-brasil. Logo por volta de 1502 a 1506 sua extração foi arrendada. Como não é surpresa, “*essa forma de exploração parece ter fornecido uma margem de lucro considerável a Portugal, pois além de a Coroa não arcar com as despesas da exploração, auferia vantagens com o pagamento dos contratos de arrendamento*”³⁷. Para controlar as desordens no corte desenfreado e no contrabando da madeira, em 1605 é promulgado o *Regimento do Pau Brasil*. Nesse documento,

³³ A. Braamcamp Freire. *Ementa da Casa da Índia*. Lisboa: Sociedade de Geographia de Lisboa/ Typ. Universal, 1967, p. 3-4.

³⁴ Nicolau de Oliveira. *O livro das grandezas de Lisboa*, p. 159-161.

³⁵ João Eufrazio de Figueiroa. *Pauta das Fazendas que pertence o despacho delas a Casa da India*. Lisboa, 06 de setembro de 1749. AGAP, Not. 336.41.026. Sou grato ao historiador Valter Lenine por ter me concedido o acesso a esse documento.

³⁶ Sebastião Affonseca e Payva. *Relação da feliz chegada da Serenissima Senhora D. Maria Sofia Isabel, Raynha de Portugal à cidade de Lisboa, em 11 de agosto de 1687 e descrição da ponte da Casa da Índia*. Lisboa: Officina Domingos Carneyro, 1687, p. 10.

³⁷ Bernardino José de Souza. *O Pau-Brasil na História nacional*. São Paulo: Comp. Editora Nacional, 1939, p. 110; Maria Isabel de Siqueira. O Regimento do Pau-Brasil durante o período Filipino no Brasil: continuidade ou inovação legislativa. *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, 166 (426), jan./mar., 2005, p. 88 e Ronald Findlay; Kevin H. O'Rourke. *Power and plenty*. Trade, war, and the world economy in the second millennium. Princeton: Princeton University Press, 2007, p. 166.

além da Coroa retificar o estanco, obrigava despachos da Fazenda Real em cada capitania para a realização do corte. O Regimento pressuponha que quem quisesse cortar deveria estar munido de uma licença expedida pelo Provedor-Mor e assinada num livro para esse fim na Provedoria. “*E toda a pessoa que tomar mais quantidade de pau de que lhe for dada a licença, além de o perder para minha Fazenda, se o mais que cortar passar de dez quintais incorrerá em pena de cem cruzados*”. Todavia, se caso excedesse 50 quintais “*sendo peão será açoitado, e Degredado por dez anos para Angola, e passando de cem quintais morrerá por ela e perderá toda a sua Fazenda*”³⁸. A relevância da madeira tintória e os lucros que ela gerava para a Coroa também podem ser constatado através das questões jurídicas em torno do corte do pau brasil, a exemplo das penas apregoadas acima.

Em 1609, a Coroa designa o Juiz Sebastião de Carvalho para devassar as terras do Brasil em busca de transgressores das ordens sobre o negócio privativo da madeira tintória³⁹. Em 1635 os contratadores do Contrato do Estanco do Pau Brasil, os negociantes Luiz de Rezende e Álvaro de Azevedo, conseguiram junto à Coroa a prerrogativa de terem um Juiz Conservador do dito Contrato, criando uma espécie de Conservatória do Contrato do Pau-Brasil no afã de melhor vigiar o cumprimento do contrato e disporem de foro privilegiado da justiça nas causas que envolviam o contrato do produto⁴⁰. A transição para o século XVIII foi marcado pelo recrudescimento do estanco da Coroa. Em 1697 é promulgado um Alvará ordenando que, além da observância do próprio Estanco por conta da Fazenda Real, “*que de agora em diante todo o pau do Brasil venha nos Navios da própria Junta [do Comércio Geral], e que ela não possa ter jurisdição para o mandar vir em outros; e que qualquer embarcação que o trouxer, seja confiscada pela Fazenda da mesma Junta*”⁴¹.

O Estanco do pau-brasil contribuiu diretamente para os recursos da Coroa portuguesa como um todo, representando, durante a segunda metade do século XVIII, sem as despesas concernentes, 2,35% das receitas do Erário Régio⁴². Mas não só. Ele também beneficiou diretamente as contas pessoais do Infante Dom Pedro e a Casa das Rainhas Maria Francisca de Saboia, Maria Sofia do

³⁸ *Regimento sobre o Pau Brasil de 2 de Dezembro de 1605*. Manuscrito. ANTT, Papeis Avulsos do Brasil, mç. 02, nº 02. Agradeço ao historiador Tomás de Albuquerque pela transcrição do documento. Encontra-se também publicado em Marcos Carneiro de Mendonça. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*. Vol. 01, p. 363-365.

³⁹ *Provizão sobre o livramento dos culpados do Pau-Brasil de 3 de Junho de 1609*. Manuscrito. ANTT, Papeis Avulsos do Brasil, mç. 02, nº 02.

⁴⁰ *Idem*, p. 100 e José Justino de Andrade e Silva. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa (1634-1640)*, p. 59.

⁴¹ José Justino de Andrade e Silva. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa (1683-1700)*, p. 400.

⁴² Fernando Tomaz. As finanças do estado pombalino, 1762-1776. In: Joaquim Romero Magalhães; Luís de Albuquerque. (Org.). *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*. Lisboa: Sá da Costa, 1988, p. 376. Carla Rahn Phillips. The growth and composition of trade in the Iberian empires, 1450-1750. In: James D. Tracy. *The rise of merchant empires. Long-distance trade in the modern world, 1350-1750*. New York: Cambridge University Press, 1993, p. 54.

Palatinado-Neuburgo, Maria Ana de Áustria, Mariana Vitória de Bourbon, Maria I, Carlota Joaquina de Bourbon e Leopoldina de Áustria. Ao Infante Dom Pedro, o seu irmão e rei D. Afonso VI permitiu que a partir de 1662, 15 mil quintais anuais de pau-brasil fossem de sua posse, sem pagar direito algum. Já para sua esposa e “*sustento da Casa da Rainha*”, além do que o Império já dispunha, mais 17 mil cruzados anuais a partir de 1667 “*pagos nos direitos que minha Fazenda recebe do pau Brasil*”. Com a Rainha de D. Pedro II não foi diferente e os direitos adquiridos anteriormente para a Casa das Rainhas foram mantidos⁴³.

De acordo com os assentos alfandegários da Casa da Índia e os registros do tesoureiro Martins Teixeira de Carvalho, entre os anos de 1763 a 1783, figuravam entre as despesas anuais constantes na contabilidade do contrato do pau-brasil essas mesmas obrigações. Mais de um conto de réis ia diretamente para os cofres da “*Rainha, Nossa Senhora Princesa e Senhoras Infantas*”, além de pagamentos remetidos aos funcionários privativos da Rainha, como o secretário e mordomo-mor. Seguia também direto da Casa da Índia donativos para Igreja Patriarcal para garantir a celebração de milhares de missas após a morte delas⁴⁴.

Tradicionais Casas Nobiliárquicas de Portugal, a exemplo das Rainhas, se beneficiaram diretamente do estanco do pau-brasil. Como vimos no capítulo 01, longas foram as disputas por direitos de exploração fiscal entre os descendentes do primeiro donatário da Capitania de Itamaracá e a Coroa portuguesa. Somente em 1763 é que o território da Capitania de Itamaracá e suas jurisdições são desmembradas entre Pernambuco e Paraíba, deixando, portanto, de existir enquanto capitania. Até esse ano, os descendentes e herdeiros dos direitos do primeiro donatário de Itamaracá ficaram reservados à casa do Marquês de Cascais. Por ter falecido, assim como sua filha, a Marquesa de Cascais, quem torna-se habilitado a receber os direitos é a casa dos pais da marquesa, no caso a casa do Marquês de Louriçal. Em 1778, o Marquês de Louriçal recebeu do Erário Régio 847.673 réis “*pela importância líquida da vintena do Pau Brasil que se justificou-se haver-se cortado na Capitania de Itamaracá, o que de Pernambuco se expediu para esta cidade desde o ano de 1755 até 2 de setembro de 1762*”⁴⁵.

⁴³ José Justino de Andrade e Silva. *Collecção Chornologica da Legislação Portuguesa* (1683-1700), 1657-1674: p. 77; 278 e 1683-1700: p. 474.

⁴⁴ Resumo das receitas da especiaria pau-brasil realizada por Martins Teixeira de Carvalho para os anos de 1763 a 1775. In: *Livro de Receita do Tesoureiro da Especiaria Pau-Brasil, 1757-1776, Livro de Receita do Tesoureiro da Especiaria Pau-Brasil, 1776-1779 e Livro de Receita do Tesoureiro da Especiaria Pau-Brasil, 1779-1782*. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Casa da Índia, Mesa Grande, Cobranças de Direitos, Receita dos Contratadores do Pau Brasil, liv. 22, 773 e 775.

⁴⁵ *Livro de registro de receitas dos contratadores do Pau-Brasil, 1756*. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Casa da Índia, Mesa Grande, Cobranças de Direitos, Receita dos Contratadores do Pau-Brasil, liv. 23, p. 5-10.

O Capitão João Duarte e Silva foi surpreendido por uma visita arbitrária e pouco convencional em sua casa, nas imediações da ribeira da cidade do Natal, na última semana do mês de junho de 1770. Apareceram um conhecido carpinteiro da região, o Sr. Miguel dos Santos, acompanhado de alguns oficiais do Senado da Câmara de Natal afim de averiguar se as estruturas de madeiras que estavam sendo usadas na reforma de sua casa eram de pau-brasil. De acordo com os oficiais, “segundo denúncia estaria desrespeitando os termos de exclusividade do Real Contrato de Sua Majestade, que proibia o uso do pau-brasil em obras de construção”, convocando assim um carapina “perito em madeiras para, sob juramento, examinar o material empregado”. Constatou-se nessa vistoria que “cinco forquilhas eram de pau-brasil”⁴⁶.

As perseguições e punições para aqueles que desrespeitavam os termos de exclusividade do pau-brasil foram frequentes e incisivos. A vigilância se deu em todas as esferas da governança do Império. Desde a institucionalização do estanco por parte da Coroa à observância e prática da lei por parte de altas esferas do governo tais como Governadores Geral e Provedores das capitanias, até mesmo às longínquas Câmaras e seus habitantes usando simples *forquilhas* da rentável madeira tintorial.

A história mundial da tinturaria no século XVIII foi marcada pela prevalência do uso do pau-brasil de Pernambuco, enquanto madeira tintória vinda das Américas. Apreciado por um mercado global do anil (azul), da cochonilha (vermelho), do cedro (rosa), do urucum (laranja), do imbuia (castanho), da acácia negra (marrom), do açafrão (amarelo) e muitas outras plantas, frutos e raízes utilizadas como corantes; o *brasil* de Pernambuco foi extraído das matas do Norte do Estado do Brasil em vultosas quantidades. O mercado mundial de tecidos deslocaria seu centro de produção para os teares industriais da Grã-Bretanha no final do século XVIII, no entanto, a tinturaria europeia ainda buscava imitar os seculares processos de tintura têxtil dos indianos e chineses, como apontou Kenneth Pomeranz⁴⁷.

Como foi explicitado no início do capítulo, o uso do *brasil*, enquanto madeira tintória, precede e muito o batismo das possessões portuguesas no Novo Mundo. A madeira encontrada pelos portugueses na costa do atual Brasil foi logo identificada como muito parecida com o conhecido pau de sapão indiano. Embora os portugueses já conhecessem as propriedades desse tipo de madeira, foi o uso que nativos faziam para a tintura de plumas e ornamentos que possibilitou a

⁴⁶ *Termo de Vereação do Senado da Câmara de Natal de 25 de junho de 1770*. Manuscrito. IHGRN, Livros de Termos de Vereação do Senado da Câmara de Natal, liv. 01, cx. 1766-1781, fls. 94-94v.

⁴⁷ Kenneth Pomeranz. *A grande divergência*, p. 83.

extração inicial da madeira, tendo em vista que eram os índios que se embrenhavam nas matas, identificavam, cortavam e conduziam ao litoral⁴⁸. Da mesma forma, os espanhóis se defrontaram com o pau brasil nas Antilhas e nas regiões caribenhas tanto da centro américa, como das áreas sul americanas. Os negociantes espanhóis também não tardaram em conduzir a madeira para Cádiz⁴⁹.

Mesmo tendo o nome brasil triunfado na nomenclatura da possessão portuguesa nas Américas, a madeira vermelha não se restringiu ao sul do continente. O comércio da madeira tintória teria originado nomes em localidades dispersas tanto na América espanhola, como na América do norte, além notar-se o vocábulo “*na Nova-Escócia e na de Terra-Nova, além de Brasil del Granel, povoado da ilha de Palma, no arquipélago das Canárias*”. No Peru, México, Costa Rica, Colômbia e Estados Unidos, em suas forma diminutivas como Brasilito, ou de nomenclatura variadas como “*El Brasil em Tamaulipas e Corral del Brasil em Simaloa*”, muitas regiões nas Américas receberam esse nome por sua pujança comercial com o mundo a partir do pau de tinta vermelha⁵⁰.

A exploração do pau-brasil na América espanhola nos coloca os mesmos problemas a cerca da extração, circulação, contrabando e consumo. Como afirmou a historiadora mexicana Contreras Sánchez, as rotas oficiais entre Campeche, no México, e os portos espanhóis ou de domínio espanhol, em que escoavam o pau-brasil na segunda metade do século XVIII, foram Cádiz, Santa Cruz de Tenerife (Ilhas Canarias), Santo Domingo, La Habana e Veracruz, sem esgotar o problema das rotas quando se analisa o contrabando. Da mesma forma, o historiador colombiano Camilo Barragán, utilizando um documento do século XVIII, dá a importância do comércio de pau-brasil para Nueva Granada ao afirmar que a madeira tintória que se extraiu no século XVIII de Santa Marta, uma tradicional região da Colômbia, “*...como se llama del Brasil, podia llamarse palo de Santa Marta, por hallarse con abundancia en esta provincia*”⁵¹. O trabalho de Barragán explora, entre outros temas, a questão do contrabando e a oferta dessa matéria-prima enquanto um comércio entre os guarijos (nativos) e o poder central de Nueva Granada.

O mercado mundial de tinturaria acompanhou a expansão e consumo dos produtos têxteis. Como o surgimento das tintas artificiais se deu apenas no século XIX, o desenvolvimento de

⁴⁸ Warren Dean. *A ferro e fogo. A história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, várias paginas, especialmente 63-68. Sobre o emprego do trabalho nativo no corte e condução do pau-brasil das matas para as feitorias no litoral, ver: Manuela Carneiro da Cunha. Introdução a uma história indígena. In: _____. (Org.). *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 9-28.

⁴⁹ Camilo Alfonso Torres Barragán, *El palo de Brasil: un rojo fugitivo*. Bogotá: Universidad de Los Andes, p.10.

⁵⁰ A. L. Pereira Ferraz. *Terra da Ibirapitanga*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1939, p. 57-61.

⁵¹ Contreras Sánchez, A. *Historia de una tintórea olvidada: el proceso de explotación y circulación del palo de tinte, 1750-1807*. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán, 1990 e Camilo Alfonso Torres Barragán, *El palo de Brasil: un rojo fugitivo*. Bogotá: Universidad de Los Andes, 2013, p. 19.

tinturas a partir de elementos naturais movimentou capitais e negociantes. As Coroa ibéricas e os negociantes tinham ciência das tradicionais técnicas orientais para o manuseio e aproveitamento de madeiras tintórias. “*As boas, e finas tintas, com que os asiáticos esmaltam as suas manufaturas, têm servido de fortes estímulos a todas nações industriosas*”, afirmou Luiz Antônio de Oliveira Mendes, numa sessão pública da Academia de Ciências de Lisboa em 1805⁵². Em competição com esse comércio asiático, o trato de pau brasil das Américas, a partir do século XVI, será negociado, em maior medida, a partir das praças de Lisboa e Cádiz para outras praças europeias onde cresciam as indústrias têxteis e, por consequência, se desenvolvia o mercado de tinturaria. Registros iconográficos do século XVI ao XVIII sobre a indústria tintorial de Amsterdã atestam a relevância do pau-brasil no comércio dos Países Baixos.

Na página seguinte as imagens retratam o cotidiano na *Rasphuis*, numa tradução livre, ‘casa de raspagem’, criada em 1596 em Amsterdam no prédio de um antigo convento. De acordo com Johan Thorsten Sellin, essa foi uma das primeiras instituições prisionais criadas na Europa em que os detentos cumpriam suas penas trabalhando⁵³. A prisão destinava-se a criminosos jovens do sexo masculino e os detidos cumpriam sua punição raspando pau-brasil. A primeira imagem de 1662 representa o processo de raspagem do pau-brasil pelos detentos, a fim de produzir um pó que, uma vez diluído, fervido e oxidado, originava o corante vermelho. A segunda imagem é de 1799, sendo marcante pela relação entre o vermelho da pintura e as ações representadas na imagem: no mesmo pátio da *Rasphuis* da imagem anterior, uma pausa para o almoço de alguns dos detentos, enquanto os demais continuavam a extrair a tintura vermelha das toras de pau-brasil.

Um dos principais mercados consumidores da tintura do pau-brasil foi a indústria têxteis. Estudos demonstram que a popularização do pau-brasil na tinturaria se deu muito mais pela variedade de matizes obtidas de seus pigmentos, do que pela qualidade da tintura. Tratamentos com variados ácidos e fermentos, assim como alcalinização e fervura, geravam variados tons de vermelho⁵⁴.

⁵² Luiz Antônio de Oliveira Mendes. *Memória sobre o método, que se deve observar na extração da tinta do pau-brasil, em visível benefício das fábricas do Reino*, 1805. Manuscrito. ACL, Memórias de física, n.º 377, p. 104-110.

⁵³ Johan Thorsten Sellin. *Pioneering in penology: the Amsterdam house of correction in the sixteenth and seventeenth centuries*. Pennsylvania: UPP, 1944.

⁵⁴ Erika Amano. *Pau-brasil, madeira e casca: formação, desenvolvimento e estrutura*. São Paulo: Instituto de Biociências da USP, 2007, p. 3 e Amy Butler Greenfield. *A perfect red*, p. 28-30. Um relevante documento de época explicita muitas das técnicas utilizadas na Europa e na Ásia para obtenção de gradações de vermelho a partir do pau-brasil, ver: Luis Fernandez. *Tratado perteneciente al arte de la tintura*. Valencia: Joseph Estevan y Cervera, 1786.

FIGURAS 06 – Produção de tinta proveniente do pau-brasil em Amsterdam nos séculos XVII e XVIII.

LEGENDA: Primeira imagem: *Rasphuis aan de Heiligeweg te Amsterdam*, 1662 e segunda imagem: *Rasphuis aan de Heiligeweg te Amsterdam tijdens het uitdelen van voedsel*, 1799. FONTE: Nationaal Gevangenismuseum, disponível em: < <http://www.geheugenvannederland.nl>>. Acesso em 15 mar. 2016

De acordo com o Regimento das Fabricas de Pano de Portugal de 1690, “os tintureiros serão avisados que não tinjam lã, nem panos em vermelhos do Brasil sem pé de ruiva, e depois de tintos nela, lhe poderão dar em cima o Brasil que for necessário”⁵⁵. O Regimento pressupõe que o pano seja previamente aprontado para receber o tingimento vermelho do pau-brasil, explicitando assim as técnicas empregadas não somente na produção da tinta, mas no próprio tingimento dos têxteis.

Em 1778 foi publicado em Madri o “*Tratado instructivo y práctico sobre el arte de la pintura*” escrito pelo Mestre Tintureiro natural da cidade de Toledo, Luis Fernandez. Afirmou que um tintureiro, “*zeloso del cumplimiento de su obligacion*”, deve contar e pesar todas as partidas de têxteis que serão de seu emprego. Pesadas e contadas, devem “*se apartarán los colores por clases, comenzando con los blancos y negros, y de seguida los colores que se han de tintar en tinas de Añil; los que se han de tintar con Achiote; los que se han de tintar con Brasil*”. Para cozinhar e preparar o pau brasil para tinturaria é necessário caldeiras grandes, sendo para cada 50 arrobas de água “*una arroba de Brasil picado*”. Depois de quase um hora de fervura, passa-se o liquido vermelho para uma vasilha de madeira tampada e num lugar fresco. Volta-se ao fogo e cozinha com mais 40 arrobas de água durante cinco ou seis horas. “*Antes que se acabe de gastar el Brasil, se ha de cocer outro tanto, ò lo que se pueda [...], para que de esta forma no falte em tiempo alguno Brasil cocido*”. Alguns anos mais tarde, o português Luiz Antônio de Oliveira Mendes vai contestar essa forma de cozimento que se fazia do pau-brasil, advogando em sua memória pela imersão e decantação, sem fervura⁵⁶.

Tintura pronta e tecidos devidamente organizados, era hora de tingir os têxteis. Cada gradação de cor proveniente do brasil exigia um cuidado especial, um ácido diferente ou quantidades de pedra hume ou tártaro para fixação. Chegar aos tons de carmesim, aurora ou lírio exigia imersão em quantidades adequadas de brasil e tempo certo para a absorção.

A opinião do mestre tinteiro Luiz Fernandez sobre a melhor qualidade de brasil não foi diferente de todos os outros relatos até então compilados. “*El palo de Brasil viene el mejor de Pernambuco, cuyo género no puede ser adulterado à no introducir com él otra classe que hay llamado Brasilete, el qual se cria en las Islas Antillas, y Jamaica, y este no produce tan buen efecto como el primero*”⁵⁷.

⁵⁵ Regimento da Fábrica de Panos de Portugal, 1690. In: Joseph Roberto Monteiro de Campos Coelho e Sousa. *Systema ou collecção dos Regimentos Reais*. Vol. 03. Lisboa: Officina Patriarcal de Francisco Luiz Ameno, 1785, p. 307

⁵⁶ Luiz Antônio de Oliveira Mendes. *Memória sobre o método, que se deve observar na extração da tinta do pau-brasil, em visível benefício das fábricas do Reino*, 1805. Manuscrito. ACL, Memórias de física, n.º 377, p. 104-110.

⁵⁷ Luis Fernandez. *Tratado instructivo y práctico sobre el arte de la pintura*: reglas experimentadas y metódicas para tintar sedas, lanas, hilos de todas as classes, y esparto en rama. Madri: Imprenta de Blas Roman, 1778, p.1-38, 54-55, 81-89 e 211.

FIGURA 07 – Fabrica de tingir têxteis no século XVIII

LEGENDA: Cada figura enumerada representa parte do processo de tinturaria de têxteis. Na figura 08, por exemplo, representa os vasilhames de madeira para tingir com brasil cozido. FONTE: Lamina XIII. In: Luis Fernadez. *Tratado instructivo y práctico sobre el arte de la pintura: reglas experimentadas y metódicas para tinter sedas, lanas, hilos de todas as classes, y esparto en rama*. Madri: Imprenta de Blas Roman, 1778.

Toda essa relevância do pau de Pernambuco no mercado global de tinturarias foi se consolidando aos longos dos séculos de exploração das matas atlânticas no Norte do Estado do Brasil. Todavia, uma pergunta dirigida ao ex-Vice Rei Luís de Vasconcelos em 1805 sobre o negócio do pau-brasil nos guiará nas discussões subsequentes. José Carlos Mayrink da Silva Ferrão, secretario do então governador de Pernambuco Caetano Pinto de Miranda Montenegro, escreveu uma memória sobre o pau-brasil em que levanta a seguinte questão: “*não seria pois mais conveniente o fazer-se o extrato das suas tintas ao pé das mesmas matas e, em vez de se transportar pau, transportar-se somente as partículas preciosas que ele contém?*”⁵⁸. Lógicas de mercado embasam a questão: transportes e fretes, economia e utilidade. Todavia, as regras mercadológicas nem sempre se ajustam com as prerrogativas colonizadoras.

O inglês Henry Koster nos deixou também um relevante relato sobre o negócio do pau-brasil que vai ao encontro, em alguns aspectos, ao relato de Ferrão. “*Não tomam a menor precaução para evitar a escassez dessa árvore, e mesmo que ela termine desaparecendo. É abatida impiedosamente pelo oficiais encarregados desse serviço, sem nenhuma atenção pela grossura da madeira*”. Em 1811, Koster já afirmava que era “*raro encontra-la dentro de muitas léguas do litoral*”. Consequentemente, “*o trabalho que exige seu transporte do interior, pelo peso, é considerável para os cavalos que a conduzem às costas, e é a maneira única de carregá-la. O pagamento dado pelo Governo aos transportadores é abaixo do preço comum nas obras de igual categoria, e constitui uma fonte de opressão*”. Ao contrário de Ferrão defendeu o monopólio da Coroa: “*se o comércio dessa madeira fosse livre, a sua escassez se faria sentir mais rapidamente que no regime atual [...], todavia, podendo ainda ser obtida em estado selvagem e com enormes lucros, o Governo provavelmente continuará suprimindo os mercados por sua conta*”⁵⁹.

A proibição das fábricas e manufaturas no Brasil pressupõe os próprios meandros da colonização e da política colonial, “*no qual insere-se inseparavelmente no quadro geral da política econômica portuguesa da época, em função da qual se orienta e se concretiza*”. Embora a produção do Brasil fosse sempre orientada ao comércio de matérias-primas a serem transportadas para Lisboa

⁵⁸ José Carlos Mayrink da Silva Ferrão. *Memória sobre o pau-brasil*, 1805. ANTT, Códice 807, vol. 07, p. 213-219. Publicado em *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, 163 (416), jul.-set. 2002, p. 385-387.

⁵⁹ Henry Koster. *Viagens ao nordeste do Brasil*. Vol. 02, p. 569-570.

desde o século XVI, a institucionalização da proibição de manufaturas foi orquestrada pela Coroa em 1785. O Alvará que proibiu as manufaturas no Brasil assinado por D. Maria I, afirmou que “quanto mais se multiplicar o número dos fabricantes, mais diminuirá o dos cultivadores; e menos braços”, e, portanto, “hei por bem ordenar, que todas as fábricas, manufaturas [...], todas as mais sejam extintas, e abolidas em qualquer parte onde se acharem nos meus domínios do Brasil”⁶⁰. Fato é que embora houvesse economia no transporte e melhor oferta de preço final do produto, a condição colonial do Brasil impediu qualquer incentivo para montagem e manutenção de uma fábrica para raspar o pau-brasil e enviar o produto manufaturado para Lisboa.

Como o foco da discussão aqui proposto diz do comércio do pau-brasil no Norte do Estado do Brasil, passaremos a analisar dois relevantes aspectos que antecedem o comércio do pau-brasil, propriamente dito, mas que geraram tipos de negociações em particular: a extração continental e o transporte atlântico.

O contrato do Custo, Corte e Condução do Pau-brasil

Em 1756, os moradores de Pernambuco e senhores de engenhos reclamaram ao rei que os Contratadores do Pau Brasil “fazem uma inexplicável destruição”. Alegaram que ao cortar-se pau-brasil, outras madeiras eram devastadas, além de que abriam clareiras e estradas nas matas para o escoamento. Jean de Lery em 1578 já havia afirmado “que tanto por causa da dureza, e conseqüente dificuldade em derrubá-la”, o pau brasil era de difícil identificação e exploração nas matas⁶¹. Derrubava-se, junto ao pau brasil, “grande quantidade de lenha e madeiras para os edifícios e reparos” necessários aos engenhos. Como a madeira tintória era estanco da Coroa e os donos de matas não podiam se opor ao corte, pediram ao rei que além dos Contratadores pagarem pelo pau-brasil cortado de suas matas, como preconizavam os contratos, que também pagassem “os prejuízos que lhes dão nas madeiras e lenhas que se lhes destroem no cortar e tirar para fora dos matos o dito pau brasil”⁶². Embora os reclames fossem direcionados ao monarca e detentor do

⁶⁰ Fernando Novais. A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa do fim do século XVIII. *Revista de História*, 142-143 (2000), p. 213-237 e *Alvará sobre a proibição de manufaturas e fábricas no Brasil*. Lisboa, 05 de janeiro de 1785. In: Antônio Delgado da Silva. *Collecção da Legislação Portuguesa (1755-1790)*. Lisboa: Typ. Maigrense, 1828, p. 370-371. Ver Shawn W. Miller. Fuelwood in colonial Brazil. The economic and social consequences of fuel depletion for the Bahian Recôncavo, 1549-1820. *Forest & Conservation History*, vol. 38, nº 4, out. 1994, p. 181-192.

⁶¹ Warren Dean. *A ferro e fogo*. A história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 58 e Jean de Lery. *Histoire d'un voyage fait en la Terre du Bresil*. La Rochelle : pour Antoine Chuppin, 1578. Edição em português utilizada, *Viagem à terra do Brasil*. Belo Horizonte : Editora Itatiaia [São Paulo] : Editora da Universidade de São Paulo, 1980.

⁶² *Requerimento dos moradores e senhores de engenhos da capitania de Pernambuco, em que pedem para serem restituídos dos prejuízos que o contratador do pau-brasil fez em suas matas*. Recebido em Lisboa aos 04 de dezembro de 1756. AHU, Pernambuco, cx. 82, doc. 6837. Esse requerimento foi apreciado no Conselho da Fazenda e assentado em registro em 1757. Ver: *Sobre a queixa*

estanco do pau-brasil, não era ele quem deveria ser punido pela ‘inexplicável destruição’ e sim, o contratador da época, Estevão Martins Torres, que foi obrigado a indenizar os prejudicados, de acordo com as obrigações aventadas pelo Conselho da Fazenda.

A exploração do pau-brasil no Norte do Estado do Brasil criou uma complexa instituição envolvendo dois contratos de arrendamentos distintos, além do pressuposto mercantil e colonial de ser um estanco da Coroa. Estanque ou estanco, para o Pe. Rafael Bluteau, entre outras definições, “*é a casa em que os contratadores vendem os gêneros, que arremataram ao El Rei para o venderem só eles*”⁶³. O fato de a Coroa e todo seu aparato governativo e militar zelarem pelo controle absoluto do comércio do pau-brasil na colônia, não significou que fosse a própria Coroa através de seus agentes, à extrair na colônia e depois negociar essa madeira nas praças mercantis após elas terem chegado a Lisboa. Em outras palavras, somente a Coroa poderia usufruir do comércio do pau-brasil, o que não implicou que ela própria devesse extrair, conduzir e comercializar o dito produto. Sendo assim, o estanco do pau brasil pressupôs dois contratos distintos, ou seja, o negócio do pau envolvia pormenores em relação ao monopólio da Coroa e outras questões distintas em relação aos contratos arrendados a particulares. Esses contratos foram o ‘Contrato do Custo, Corte e Condução’ e o ‘Contrato do Consumo’. Começamos pelo primeiro.

O rico negociante português Bento José Alvares arrematou, em 1758, no Paço do Conselho da Fazenda em Lisboa, o Contrato do Custo, Corte e Condução do Pau Brasil de Pernambuco. Esse contrato deveria durar o mesmo tempo que durasse o Contrato do Consumo, como veremos adiante. Ofertou na ocasião o menor preço, sendo 650 réis livres por cada quintal de pau-brasil que viesse exclusivamente de Pernambuco. Ocorre que ganhava esse contrato quem pedisse menos a Coroa por cada quintal que o contratador cortasse e conduzisse de Pernambuco à Lisboa. Uma diferença importante nesse contrato de 1758 em relação aos contratos anteriores é que o Contratador poderia cortar o pau brasil “*nas partes onde mais lhe convier*” em todo o Brasil, “*passando-se as ordens necessárias aos Provedores da Fazenda dos Portos do Brasil para lhe darem toda a ajuda e favor*”. Nesse novo contrato, só era permitido o corte do pau brasil do Norte do Estado do Brasil⁶⁴.

Dentre as 19 condições do Contrato destacam-se algumas. A cada ano, o contratador e seus sócios deveriam enviar do porto de Recife no mínimo 20.000 quintais de boa qualidade examinados

dos moradores e Senhores de Engenhos de Pernambuco, do prejuízo que lhes causa o Contratador do Custo, Corte e Condução do Pau-Brasil. Lisboa, 08 de fevereiro de 1757. Livro de Registros de Consultas do Conselho da Fazenda, 1756-1758. Manuscrito. ANTT, Conselho da Fazenda, Vedoria e Repartição da Índia e Armazéns, liv. 351, p. 79-80v.

⁶³ Raphael Bluteau. *Vocabulario Portuguez & Latino*, vol. 03, p. 310.

⁶⁴ Em 1750, por exemplo, João Batista arrematou o contrato nesses termos pelo valor de 960 réis o quintal, fazendo embarcar 34 mil quintais. Ver: Contrato do Custo, corte e condução do Pau Brasil, Lisboa, 07 de novembro de 1752. Antônio Delgado da Silva. *Suplemento a Collecção de Legislação Portuguesa* (1750-1762). Lisboa: Typ. Luiz Correa da Cunha, 1842, p. 159-162.

pelo Provedor da Fazenda de Pernambuco e seus oficiais antes do embarque para Lisboa. Como foi firmado em contrato, a Coroa pagaria 650 réis por cada quintal enviado, ou seja, chegado o pau-brasil na Casa da Índia, em até um mês depois a Fazenda Real pagaria a Bento José Alves pelo menos 13 contos de réis pela madeira. Todavia, esse valor pago pela Coroa por cada quintal cobriria os custos que o contratador iria ter com os donos das matas onde o pau seria cortado, além de serradores, carreteiros, despesas com escoamento até o porto e o embarque nos navios em que em que se remetia. Ou seja, os 650 réis pago pela Coroa ao Contratador eram para cobrir os custos do trato continental do negócio.

Nessa primeira escala do negócio as instituições fiscais e fazendárias da Coroa em Pernambuco deveriam fornecer total apoio ao Contratador, inclusive o próprio Governador. As cláusulas do contrato garantem que o Procurador da Fazenda em Pernambuco providenciasse armazéns e balança na Alfândega, além de dispor de pequenas embarcações para conduzir a madeira a bordo dos navios que não estivessem ancorados no trapiche. As garantias assentadas no Contrato diziam também do monopólio que o Contratador e seus sócios tinham para cortar a madeira, que nenhum proprietário de matas poderia opor-se ao corte em suas propriedades e, por fim, *“o Contratador e seus sócios lograram todas as isenções e privilégios que tem as pessoas que trazem contratos da Fazenda Real na Capitania de Pernambuco”*.

Essas prerrogativas contratuais diziam das duas primeiras dimensões do contrato que eram de responsabilidade de Bento José Alves, o custo e o corte. Resta discriminar a terceira dimensão também de sua alçada, a condução.

A segunda escala mercantil do negócio do pau-brasil dizia do transporte atlântico. Nela as despesas com o frete eram custeadas pela Coroa, porém, deveria ser previamente pago pelo contratador aos mestres das embarcações e, depois que a madeira chegasse em Lisboa, a Fazenda Real ressarciria o valor do frete. Sendo assim, o valor pago pela Coroa de 650 réis por quintal não incluía o frete atlântico, no entanto, o Contratador deveria dispor do dinheiro previamente e só depois ser ressarcido. O contrato também estabelecia que os mestres dos navios não podiam se opor a conduzir o pau brasil e também eram obrigados a fiscalizar a contagem, peso e embarque.

Os valores pagos pelo frete atlântico do pau-brasil durante a segunda metade do século XVIII variavam entre 500 a 800 réis por quintal transportado. Isso significou que, de acordo com as cláusulas contratuais, caso Bento José Alves conseguisse enviar numa única frota os 20.000 quintais de pau-brasil a 800 réis o quintal, era necessário de dispor de capital e crédito de, pelo menos, 16 contos de réis para cobrir os fretes atlânticos. O contrato também estabeleceu que *“com a chegada*

da frota receberam pelos frete e não recebendo, correrá o juros de 5% ao dia”, como garantia de pagamento por parte da Coroa⁶⁵.

Quando arrematou esse contrato Bento José Alves estava ciente da lucratividade do trato do pau-brasil. Desde 1775 era o arrematador do Contrato dos Dízimos de Itamaracá, juntamente com seu fiador e sócio João de Araújo Lima⁶⁶. O sucesso de seus empreendimentos no mundo colonial se fez sentir também com a sua participação enquanto acionista da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Encontramos entre os documentos da Conservatória da CGPP pelo menos 13 processos movidos por Bento José Alves, e alguns por sua esposa, Mariana Inácia de Moura, após o seu falecimento. Dentre os muitos negócios e diretos reclamados pela viúva, consta um processo contra os filhos de um de seus antigos sócios. Antônio dos Santos Pinto, antigo sócio de Bento José Alves, possuiu uma sociedade com o rico negociante Ignácio Pedro Quintela, sendo caixa dos “*contratos da pescarias das baleias nas costas do Brasil e azeite de peixe, e do estanco do sal do Brasil*”⁶⁷, entre 1765 a 1776. A esposa de Bento alegava existirem dividendos não recebidos dessas negociações.

Embora Bento José Alves tenha permanecido no contrato do pau-brasil durante muitos anos, parte dos lucros obtidos nos negócios foi administrado por sua esposa após o seu falecimento, que ocorreu por volta de 1780. Isso porque o negociante operacionalizou o contrato durante anos sem receber boa parte do valor que deveria ser repassado pela Coroa. Em 1790, a Fazenda Real decretou que “*se mandasse pagar a D. Marianna Ignácia de Moura, viúva e habilitada meeira dos bens de Bento José Alves, contratador do Custo, Corte do Pau Brasil de Pernambuco, pelo tempo que durasse o Contrato e consumo do mesmo pau, que principiou em janeiro de 1758, 60:040\$862 réis*”. Desse valor, quase 33 contos foram do capital do custo e corte de 50.612 quintais de pau-

⁶⁵ *Contrato do custo e corte do Pau Brasil arrematado a Bento José Alvares e seu sócio pelo tempo que durar o contrato do consumo do mesmo Pau Brasil*. Lisboa, 20 de fevereiro de 1758. *Livro de Registros de Consultas do Conselho da Fazenda*, 1756-1758. Manuscrito. ANTT, Conselho da Fazenda, Vedoria e Repartição da Índia e Armazéns, liv. 372, p. 9-12.

⁶⁶ *Requerimento do arrematador do contrato das dízimas de Itamaracá Bento José Alves*. Lisboa, 20 de dezembro de 1754. AHU, Pernambuco, cx. 77, doc. 6494.

⁶⁷ *Acção cível de libelo em que é autora d. Mariana Inácia de Moura e réus Leonardo dos Santos Pinto e outros*. Lisboa, 25 de junho de 1779. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Conservatória da CGPP, mç. 18, nº 06, cx. 23. Outros processos consultados foram: *Acção cível de petição e libelo em que é autor Manoel de Moura Leitão e réus Bento José Alves e sua esposa D. Mariana Ignácia de Moura*. Lisboa, 21 de agosto de 1764. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Conservatoria da CGPP, mç. 18, nº 13, cx. 24. *Acção cível de libelo em que é autora Maria de Sousa e réus Bento José Alves e herdeiros de Valentim Falcão*. Lisboa, 13 de janeiro de 1767. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Conservatoria da CGPP, mç. 25, nº 25, cx. 33. *Acção cível de libelo em que é autora Ana Maria Rosa e réu Bento José Alvares*. Lisboa, 15 de junho de 1773. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Conservatoria da CGPP, mç. 06, nº 02, cx. 08. *Acção cível de libelo em que é autor Manuel Henriques e réu D. Mariana Inácia de Moura, viúva de Bento José Alves*. Lisboa, 08 de julho de 1775. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Conservatoria da CGPP, mç. 18, nº 09, cx. 23.

brasil enviados a Lisboa, sendo 650 réis por quintal preço da sua arrematação. Já os 27.143.397 réis foram convencionados pelos juros⁶⁸.

Antes de passarmos para o segundo ramo do contrato do pau-brasil e a terceira escala mercantil de análise do trato, é necessário entender que o funcionamento desse contrato buscava também preservar o estanco e evitar o contrabando. No que concerne ao recorte temporal dessa pesquisa, assim como seus pressupostos teóricos de análise, a junção ‘contrato monopolizado’ e o porto atlântico de Recife como ancoradouro privilegiado para as naus mercantes, com escoamento mínimo por portos menores, foi um dos mecanismos utilizados para minimizar o contrabando.

⁶⁸ *Cobrança dos custos de corte do Pau Brasil em Pernambuco, por D. Mariana Ignácia de Moura, viúva e habilitada dos bens do Contratador do Custo e Corte do Pau Brasil de Pernambuco entre 1758 a 1763, Bento José Alves*. Lisboa, 09 de agosto de 1790. *Livro de registro de receita dos contratadores do Pau-Brasil, 1761-1762*. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Casa da Índia, Mesa Grande, Cobrança de Direitos, Receita dos Contratadores do Pau-Brasil, liv. 777, p.7-7v.

Uma vez que as escalas continental e atlântica do negócio do pau-brasil se completavam, seguia o fluxo mercantil para a dimensão mais lucrativa do negócio. As naus aportavam em Lisboa e na Casa da Índia iniciavam os ritos institucionais para o descarregamento do produto. Ao passo que se dava entrada dos toros nos armazéns, iam-se pesando e o escrivão tomava nota do peso de cada toro. De acordo com os registros alfandegário consultados em Lisboa ⁶⁹, pesava-se os toros um a um, enfeixando-os por quintais, ou seja, somava-se a quantidades de toros até alcançar 4 arrobas (aproximadamente 60 kg). Ao completar uma libra ou arrátel, ou seja, a cada 8 quintais com 32 arrobas (aproximadamente 1.920 kg), registrava-se no livro do peso da alfândega. A cada 10 registros de arrátel/libra, ou seja, 320 arrobas, fechava-se um segmento da conta, e começava-se novamente a pesar e registrar, sempre obedecendo a mesma lógica.

Esse método minucioso de contagem e registro, que também era realizado na Alfândega do Recife, atendia às demandas institucionais do negócio do pau-brasil. Em primeiro lugar, servia para verificar se a quantidade de madeira enviada pelo contratador estava de acordo com os registros dos *Conhecimentos de Carga* dos navios. Esse procedimento servia também para auferir o valor que deveria ser repassado ao contratador pelo corte e custo da madeira e a parcela relacionada aos fretes de cada navio. Como vimos, os valores repassados eram por cada quintal cortado e fretado. Em segundo lugar, para acompanhar o desempenho do contratador do Corte, Custo e Condução, tendo em vista a cláusula de envio mínimo anualmente de pau-brasil para Lisboa. E, finalmente, para regular o estoque dos armazéns e conferir a retirada que o contratador do Consumo do Pau-Brasil realizava na Casa da Índia.

Contrato do Consumo do Pau Brasil

No final do ano de 1756, os “*homens de negócio da Nação Britânica*” David Purry, Gerard Devisme e Joseph Mellish, que possuíam uma sociedade mercantil sob o nome de *Purry, Mellish and Devisme*, arremataram por 9 anos (1756 a 1765) o primeiro dos três Contratos do Consumo do Pau-Brasil. Na presença de oficiais do Conselho da Fazenda em Lisboa, David Purry e Gerard Devisme assinaram o contrato que obrigavam a consumir anualmente 20.000 mil quintais de pau-

⁶⁹ Consultou-se a totalidade dos *Livros de registro de entradas e peso do Pau-Brasil* entre 1756 a 1784 catalogados e disponíveis na Torre do Tombo em Lisboa. Ver: *Livro de registro de entradas e peso do Pau-Brasil*. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Casa da Índia, Mesa Grande, Cobranças de Direitos, Receita das Entradas do Pau-Brasil, liv. 716 (1756-1769); 602 (1769-1774); 601 (1775-1776); 638 (1776-1779); 637 (1779-1783); 636 (1783-1784).

brasil ao preço de 6.400 réis cada quintal, totalizando por ano, 128 contos de réis. Esse valor seria pago em quartéis de 32 contos de 3 em 3 meses, “*computados no dia em que chegar a primeira frota*”. Na ocasião os contratadores também arremataram todo o pau brasil que naquele momento se achava nos armazéns da Casa da Índia pelo mesmo preço por quintal. O fiador à decima do contrato foi um respeitado negociante da praça de Lisboa, José Alvares (ou Alves) de Mira, que deteve durante o século XVIII diversas sociedades mercantis e variados negócios com a Coroa, como o contrato dos Caminhos das Minas, Estanco do Sal, Dízimos da Capitania do Rio de Janeiro, entre outros⁷⁰.

As condições desse contrato firmado entre a Coroa e a sociedade mercantil foram devidamente registradas nos livros do Conselho da Fazenda. Além dos valores que deveriam ser pagos por cada quintal e a forma de pagamento, o contrato antecipa que “*todo o pau, que por ele mando arrematar deve ser precisamente da produção de Pernambuco, e para evitar qualquer mistura de outro diferente, sou servido proibir que se carregue pau de tinta vermelha no Rio de Janeiro ou em qualquer outros Portos do Brasil*”. Caso essa cláusula fosse quebrada e vindo algum pau brasil “*daqueles Portos seja queimado a custa do Mestre do Navio em que for transportado*”.

A principal cláusula do contrato, pelo menos no que concerne a dimensão da circulação e consumo do pau-brasil oriundo do Norte do Estado do Brasil, seguiu nos ditames finais do documento: “*os referidos arrematantes gozaram do privilégio para previamente extraírem para fora dos meus reinos o referido Pau de Pernambuco, e nele poderem comerciar livremente por si, e seus feitores para todos os Países Estrangeiros que lhe bem parecer*”⁷¹. Esse privilégio permitiu maior lucratividade do produto no mercado e do negócio como um todo, tendo em vista que não pagava direitos de saída na Alfândega de Lisboa. Por outro lado, trouxe problemas para os historiadores, pois como não pagava direitos de saída, não há registros alfandegários de reexportação do produto.

O segundo contrato já não foi arremato, pelo menos não no sentido institucional do rito. Na verdade foram prorrogados os direitos dos contratadores, embora tenha se firmado um novo

⁷⁰ Alvará de correr do Contrato do Consumo do Pau Brasil, rematado a David Pury, Gerardo de Visme e Companhia. Lisboa, 13 de novembro de 1756. Livro de registro das condições dos contratos reais, 1756-1770. Manuscrito. AHTC, Erário Régio, liv. 782. Ver tb: Alvará de contrato do consumo de Pau Brasil arrematado a David Purry, Gerardo de Visme e Companhia. Belém, 12 de dezembro de 1756. Manuscrito. ANTT, Conselho da Fazenda, Vedoria e Repartição da Índia e Armazéns, liv. 372, p. 7-9. Sobre os negócios do fiador do contrato, ver: Jorge M. V. Pedreira. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo*, p. 164; Helen Osório. As elites econômicas e a arrematação dos contratos reais: o exemplo do Rio Grande do Sul. In: João Fragoso, Maria Fernanda Bicalho, Fátima Gouvêa. (Org.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 117-118. Francisco Eduardo de Andrade. Fronteira e instituição de capela nas Minas, América portuguesa. *América latina en la Historia Económica*, n.º 35, enero-junio de 2011, p. 281-282.

⁷¹ *Privilégio de comércio exclusivo do Pau Brasil*. Belém, 13 de novembro de 1756. Antonio Delgado da Silva. Suplemento a Collecção de Legislação Portuguesa (1750-1762). Lisboa: Typ. Luiz Correa da Cunha, 1842, p. 427-428.

documento com diferentes termos no mesmo ano que acabou o primeiro, ou seja, em 1766. Foram firmados mais 9 anos de contrato (1766 a 1775) e algumas condições foram alteradas. Primeiro, que a obrigação de consumo anual de pau-brasil pelo contratadores subisse de 20.000 para 30.000 quintais, o que denota uma oferta maior de pau-brasil oriundo do Norte do Estado do Brasil, ou seja, maior volume de corte da madeira⁷². Segundo, o preço pago pelos contratadores caiu de 6.400 para 4.800 réis, porém, como o volume obrigado foi maior, a Coroa ganharia por ano 144 contos ao invés de 128, como foi o contrato anterior. As demais cláusulas se mantiveram, inclusive a de que somente poderia ser extraído o pau de Pernambuco e que poderia comercializar livremente para qualquer porto estrangeiro com o privilégio de isenção alfandegária.

Um nova cláusula acrescentada nesse contrato dizia respeito ao fomento às indústrias portuguesas preconizado pelas políticas econômicas do Marquês de Pombal, notadamente, para as fabricas de lanifícios, tecelagem de sedas ou linho e têxteis em geral⁷³. Os contratadores passaram a ser “*obrigados a vender aos Meus Vassalos pelo mesmo preço estipulado todo o Pau de que fretarem para as suas Fabricas e tinturas*”, ou seja, a 6.400 réis o quintal⁷⁴.

O terceiro e último contrato da sociedade mercantil inglesa e o consumo do pau-brasil foi firmado nos mesmos rituais anteriores. No fim do ano de 1775 foi realizado um novo contrato, sem arrematação, por mais 9 anos (1776-1784). O preço foi alterado, assim como a quantidade mínima de madeira a ser consumida pelos contratadores, retornando aos termos do primeiro contrato: 20.000 quintais anualmente e 6.400 réis por quintal. É possível que a oferta de pau-brasil oriundo do Norte do Estado do Brasil tenha diminuído nos anos anteriores. Esse contrato pressupôs uma cláusula nova, ao definir que “*no caso em que por falta de embarcações prontas, ou por contingências do tempo, por infortúnios da navegação ou outros quaisquer semelhantes impedimentos*”, ocorra que no giro de um ano, “*não tenha toda a quantidade de 20.000 quintais de pau contratados, e que esta porção que faltar possa vir no ano seguinte*”, sem descuidar dos “*vinte mil quintais correspondentes ao mesmo ano*”⁷⁵.

⁷² Essa mudança na quantidade de pau brasil anual que deveria ser consumido pelos contratadores foi devidamente avisada as autoridades em Pernambuco. Ver: *Ofício do governador da capitania de Pernambuco, José César de Meneses, ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, sobre a prorrogação do contrato de pau-brasil*. Recife, 06 de março de 1776. AHU, Pernambuco, cx. 122, docs. 9283 e 9295.

⁷³ Jorge Borges de Macedo. *A situação econômica no tempo de Pombal*. Porto: Portugalia, 1951, p. 208-209 e Nuno Luís Madureira. *Mercado e privilégios. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834*. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, p. 164.

⁷⁴ *Condições do Contrato do Pau Brasil de Pernambuco com Gerardo Devisme e Companhia, 1766-1775*. Mafra, 25 de outubro de 1766. Manuscrito. ANTT, Conselho da Fazenda, Vedoria e Repartição da Índia e Armazéns, liv. 346, p. 125-127.

⁷⁵ *Condições do Contrato do Pau Brasil de Pernambuco com David Purry e Gerardo Devisme e Companhia, 1776-1784*. Oeiras, 09 de agosto de 1775. Manuscrito. ANTT, Conselho da Fazenda, Vedoria e Repartição da Índia e Armazéns, liv. 347, p. 74v-77.

Entre 1757 a 1784, ou seja, durante pelo menos 27 anos, a sociedade mercantil *Purry, Mellish and Devisme* deteve o contrato exclusivo do consumo do pau-brasil da única região que poderia ser explorada, o Norte do Estado do Brasil. Pesquisas futuras elucidaram as questões concernentes ao final do contrato dessa sociedade, isso porque de acordo com os registros consultados entre 1784 e 1787 o principal agente e procurador da sociedade, Pedro Brot, continuou assinando despachos de saída em nome da sociedade *Purry, Mellish and Devisme*, embora até o presente momento não tenhamos encontrado qualquer contrato que ateste a permanência deles no negócio após 1784. Nossa hipótese é que com a morte de David Purry em 1786 e passando a firma a ter o nome dos outros dois sócios *Devisme and Mellih* a partir de 1788, os negócios tenham de fato sofrido alterações e, ao invés de renovação contratual, foram somente compras fortuitas de pau-brasil pela sociedade.

A sociedade mercantil permaneceu atuando no contrato durante o funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba; inclusive David Purry e Cia aparecem como investidores iniciais da CGPP ao adquirem ações ainda em 1759. Diferentemente da sociedade analisada no capítulo 03, *Purry, Mellish and Devisme* permanecem no negócio do pau-brasil antes, durante e depois da Companhia, aliando-se a ela através do investimento em ações. Nesse sentido, concordamos com José Ribeiro Júnior, para quem o fato de David Purry ter adquirido 20 ações da CGPP foi o mecanismo utilizado “*para continuar desfrutando do comércio colonial, pois eram compradores de gêneros coloniais e vendedores de produtos manufaturados de seus países de origem*”⁷⁶.

Importante notar que uma das principais praças mercantis de atuação da sociedade foi em Marseille. Essa antiga cidade da Provença francesa, situada na costa mediterrânica, constitui-se desde o século XVII como um porto de reexportação de produtos oriundos da América para Ásia e África. Os mercadores de Marseille vendiam café da Martinica e de outras regiões do complexo caribenho para Cairo e Alexandria, assim como açúcar para o Levante, da Síria ao Chipre⁷⁷. É possível que esse tenha sido o caminho do açúcar comprado pela sociedade diretamente a CGPP em 1776, quando da aquisição da “*carga do açúcar do Navio Piedade e Bom Jesus de Bouças a Purry*

⁷⁶ José Ribeiro Júnior. *Colonização e monopólio no nordeste brasileiro*, p. 96.

⁷⁷ Jeff Horn. *Economic Development in Early-Modern France: The Privilege of Liberty, 1650-1820*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015, várias páginas e Ruggiero Romano. *Commerce et prix du blé à Marseille au XVIII^e siècle*. Paris: Librairie Armand Colin, 1956, p. 41.

e Companhia, [sendo] os brancos a 1.820, e os mascavados a 1.680, a pagar logo 9:600\$000 réis”⁷⁸.

Outro detalhe importante é que de acordo com os livros da Casa da Índia, a primeira referência é uma embarcação registrada na Alfândega de Lisboa com pau brasil oriundo de outra parte do Brasil no século XVIII foi da Bahia em 1786, no Navio Sta. Maria de Londres, do capitão Domingos Batista Claro, tendo despachado 105 quintais⁷⁹.

É relevante perceber como um produto que já era monopolizado pela Coroa portuguesa, se reveste de outros monopólios e privilégios, isso porque todo o comércio de pau-brasil durante esse período que não fosse realizado pelos contratadores e extraído do Norte do Estado do Brasil constituiu-se em contrabando. O negócio pressupôs também três escalas mercantis igualmente monopolizadas. Como estanco da Coroa, toda a madeira tintória pertencia a ela. O trato continental era monopolizado pelo *Contrato do Corte, Custo e Condução* na escala ‘Norte do Estado do Brasil (extração) – porto de Recife (escoamento)’ e na escala atlântica ‘porto de Recife – Lisboa’. Já o trato metropolitano foi gerido pelo *Contrato do Consumo* que implicou no monopólio de venda na escala ‘Lisboa – mercado mundial’.

É possível estimarmos qual foi o ganho da Coroa nesses 27 anos de monopólio do pau-brasil a partir da análise desses contratos. Os contratos de consumo presumiam o valor mínimo por ano que o contratador deveria adquirir de pau-brasil, realizando uma conta simples constatamos que o contratador provavelmente consumiu 630.000 quintais em 27 anos. A cada contrato havia valores diferentes por cada quintal, sendo que ao fim dos 27 foram pagos 3.600.000.000 réis à Coroa. Considerando que no primeiro contrato do corte de pau-brasil foi pago 650 réis para cada quintal cortado, estimamos o mesmo valor para todos os outros anos. Quanto ao fretes eles eram pagos também por quintais e variavam de 600 a 800 réis. Estimamos uma média de 700 réis para cada quintal para todos os anos. Os valores obtidos seguem no quadro abaixo.

De acordo com nossas estimativas, a Coroa ganhou durante 28 anos mais de 300% no negócio do pau-brasil, em relação ao gasto que teve para cortar e conduzir do Norte do Estado do Brasil à Lisboa.

⁷⁸ *Carta da Junta de Lisboa para a Direção em Pernambuco*. Lisboa, 23 de março de 1776. ANTT, Junta da Liquidação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, Minutas de cartas, avisos, ordens, requerimentos e decisões da Junta de Lisboa, 1773-1810, cx. 625, capilha 03.

⁷⁹ *Livro sexto de saída do Pau-Brasil entregue ao Contratador do mesmo, Purry, Mellish e de Visme*, 1783-1784. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Casa da Índia, Mesa, Grande, Cobranças de Direitos, Receita das Saídas do Pau-Brasil, liv. 619.

CONTRATO	QUINTAIS	DESPESAS			RECEITAS	SALDO
		CORTE	FRETE	TOTAL	CONTRATO	
1757 a 1765	180.000	117.000.000	126.000.000	243.000.000	1.152.000.000	909.000.000
1766 a 1775	270.000	175.500.000	189.000.000	364.500.000	1.296.000.000	931.500.000
1776 a 1784	180.000	117.000.000	126.000.000	243.000.000	1.152.000.000	909.000.000
TOTAIS	630.000	409.500.000	441.000.000	850.500.000	3.600.000.000	2.749.500.000

QUADRO 07 – Estimativa das receitas e despesas do monopólio do pau-brasil, 1757-1784

FONTE: Elaboração do autor a partir das informações constantes nos diversos contratos do referido produto.

Essa estimativa de saldo do negócio não levou em consideração as despesas institucionais do contrato na Casa da Índia, de modo que não constitui um saldo líquido. Também não levou em consideração possíveis mudanças no contrato do Corte, Custo e Condução do pau-brasil durante o funcionamento da CGPP, já que de acordo com José Ribeiro Júnior esse contrato foi assumido pela Companhia recebendo 2% dos 20.000 quintais anuais vendidos aos contratadores do consumo⁸⁰. Essa questão ainda precisa ser melhor elucidada. Todavia, entendemos que o fato do negócio do pau-brasil cobrir as despesas institucionais, tais como 1% para o Conselho da Fazenda, honorários dos funcionários da Casa da Índia, propinas, ofertas⁸¹, além do que toca à Casa da Rainha como vimos anteriormente, fazem parte dos próprios ganhos do negócio.

Quanto aos registros de retirada do pau-brasil dos armazéns da Casa da Índia por seus contratadores, dispomos de uma sequência de dados entre 1756 a 1775, cobrindo a totalidade dos dois primeiros contratos. Nos livros de *Receita dos Contratadores* anotaram-se, dia a dia, as retiradas de pau brasil seguido da assinatura ou dos contratadores ou dos seus procuradores, além da rubrica do Tesoureiro das Especiarias da Casa da Índia atestando a veracidade do ato. No início do contrato, em 1756, o próprio David Purry assinava as retiradas, já no ano seguinte seus procuradores começam a assinar os despachos, sendo Antônio Teixeira e Simão da Veiga os procuradores até 1765, passando a responsabilidade do Pedro Brot até 1787.

⁸⁰ José Ribeiro Júnior. *Colonização e monopólio no nordeste brasileiro*, p. 106.

⁸¹ Algumas despesas do contrato foram esmiuçadas no *Livro de registro de receitas dos contratadores do Pau-Brasil*, 1756. Manuscrito. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Casa da Índia, Mesa Grande, Cobranças de Direitos, Receita dos Contratadores do Pau-Brasil, liv. 23, p. 50-61.

GRÁFICO 05 – Quintais de pau-brasil retirados da Casa da Índia por seus contratadores, 1756-1775

FONTE: Elaboração do autor a partir de *Livro primeiro de saída do Pau-Brasil entregue ao Contratador do mesmo, Purry, Mellish e de Visme, 1756-1767*; *Livro de Receita do Contratador do Pau-Brasil, 1757-1776*; *Livro segundo de saída do Pau-Brasil entregue ao Contratador do mesmo, Purry, Mellish e de Visme, 1767-1770*; *Livro terceiro de saída do Pau-Brasil entregue ao Contratador do mesmo, Purry, Mellish e de Visme, 1771-1775*; *Livro quarto de saída do Pau-Brasil entregue ao Contratador do mesmo, Purry, Mellish e de Visme, 1776-1779*. Manuscritos. ANTT, Alfândegas de Lisboa, Casa da Índia, Mesa Grande, Cobranças de Direitos, Receita das Saídas do Pau-Brasil, liv. (na sequência), 715; 22; 621; 615 e 622.

Entre 1756 a 1775, a sociedade mercantil retirou 1.798.624 toros, totalizando 422.131 quintais de pau-brasil. De acordo com o contrato firmado com a Coroa, entre esses anos os contratadores deveriam ter consumido 450.000 quintais, faltando assim 27.869. Esse fato não foi empecilho para que a sociedade continuasse no negócio, afinal isso explica uma cláusula diferente que apareceu no terceiro contrato, relacionando a oferta anual de pau-brasil com a irregularidade das frotas ou qualquer outro impedimento. É possível, portanto, que a extração do pau-brasil e seu transporte atlântico explique a irregularidade anual entre os quintais que deveriam ser retirados dos armazéns de acordo com o contrato e os valores que efetivamente foram retirados por seus contratadores. A mudança de comportamento no gráfico a partir de 1766 deve-se as mudanças de consumo de acordo com o contrato, passando de 20.000 para 30.000 quintais.

A sociedade mercantil Purry, Mellish and Devisme

Os testamentos de David Pury, Joseph Mellish e Gerard De Visme, redigidos entre 1777 e 1790, são o ponto de partida para analisarmos os diversos negócios em escala global dessa sociedade.

O inglês Joseph Mellish possuiu, durante o século XVIII, uma extensa rede mercantil a partir de Lisboa e de uma companhia sediada em Londres denominada *Society of Northern*

Adventures of England Commonly the Lamborough Company. Tinha procuradores e negociantes atuando na Alemanha e na Rússia. A rede dos negócios era intercontinental: Charles Mellish, sobrinho de Joseph Mellish, possuía uma firma de advocacia em Lisboa, *Mellish & Co*, dirigindo negócios com mercadores na América do Norte, entre as quais John Telles, negociante em Philadelphia e exportador de cereais para Joaquim Pedro Quintela, em Lisboa, na década de 1780. Na década de 1760 foi deputado no parlamento inglês pela Câmara dos Comuns⁸².

Gerard De Visme faleceu em 20 de novembro de 1798 em Londres deixando, além de uma considerável fortuna, um dos mais bonitos jardins europeus até então construídos. No Palácio de Monserrate, em Sintra, De Vimes empregou vultosas quantias provenientes de seus negócios enquanto contratador dos diamantes no Brasil, como veremos adiante, além do contrato do pau-brasil e no financiamento e empréstimos, atuando em sociedade como uma espécie de banco comercial⁸³. De Visme cita em seu testamento valores a serem pagos aos procuradores da sociedade em Lisboa, Simão da Veiga, Pedro Brot e José da Lama; além de sócios em Londres como John Gore e do huguenote Louis Du Bois.

David Pury ou Purry desembarcou em Lisboa em 1736 e escreveu o seu testamento em janeiro de 1777, deixando em reserva da sociedade *Purry, Mellish and Devism*, aproximadamente 225.600.000 réis. Toda a sua fortuna foi legado a sua terra natal, Neuchâtel⁸⁴. Seus negócios teriam começado em Portugal através de uma sociedade com o português Bartolomeu Miguel Vianna, falecido em 1739. Bartolomeu Miguel Viana é um dos nomes portugueses da sociedade inglesa *John Dansaint and Company* a quem D. João V concedeu Alvará em 1722 para negociar escravos da costa oeste africana para o Brasil, podendo em troca transacionar pau-brasil em condições específicas. Nesse sentido, as negociações de David Purry com madeira tintória do Brasil possuem longa fortuna⁸⁵.

⁸² Lewis Namier; John Brooke. *The house of commons (1754-1790)*. London: Secker & Warburg, 1985, p. 129-130. Testamento sob a guarda da *The Nacional Archives (Great Britain)*. Notação: *Portugal*, SP 89/31, analisado por Adelina Valente. Os testamentos dos contratadores do pau-brasil David Purry, Joseph Mellish e Gerard De Visme e algumas notas sobre a influência do mobiliário setecentista inglês em Portugal. O caso dos “leitões imperiais”. *Separata da Revista de Artes Decorativas*, nº 3, 2009. A documentação mercantil privada, a qual pretendemos futuramente analisar, encontra-se sob a guarda da *Nottingham University Library* em Londres.

⁸³ Gerald Lee Luckhurst. *Monserrate, an English Landscape Garden in Portugal, 1790-1901*. Bristol: University of Bristol, 2014, p. 71-72.

⁸⁴ *Testament de Monsieur Le Baron David de Purry*. Lisboa, 30 de janeiro de 1777. In: *Notice sur la vie de M. Le Baron David de Purry*. Neuchatel: C. H. Wolfrath, 1826, p. 21-42.

⁸⁵ Agostinho Rui Marques Araújo. Das riquezas do Brasil aos gastos e gostos de um suíço em Lisboa. David de Purry, um amigo de Pombal (1709-1786). *Ciências e Técnicas do Patrimônio*. Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, série 01, vol. 02, Porto: 2003, p. 131. Adelina Valente. Os testamentos dos contratadores do pau-brasil David Purry, Joseph Mellish e Gerard De Visme e algumas notas sobre a influência do mobiliário setecentista inglês em Portugal. O caso dos “leitões imperiais”. *Separata da Revista de Artes Decorativas*, nº 3, 2009, p. 36-37.

O ingresso de David Purry no mundo dos negócios coloniais nem começam, nem terminam como contratador do Estanco Real do Pau-Brasil. Na verdade, a história da família Purry está trespassada por lutas, guerras e ganhos gestados com avanços colonizadores, dizimação de populações nativas, negócios monopolistas e escravidão.

Originários do cantão de Neuchâtel (hoje Neuchâtel), na atual Suíça, o pai de David Purry, Jean Pierre Purry, aventurou-se no Novo Mundo em busca de riquezas, tendo inicialmente buscado investir nas Índias Orientais Holandesas (atual Indonésia) e nas terras desconhecidas do que hoje se chama Austrália do Sul. Buscando respaldo nas cortes europeias, sobretudo, entre os negociantes de Amsterdã e Londres, Jean Purry conseguiu apoio de proprietários de terras e lavouras na região hoje chamada Carolina do Sul (EUA), imigrando com outros suíços para uma área próxima ao rio Savannah, e fundando em 1734 a localidade batizada de Purrysburg.

Dizimando populações nativas e guerreando contra franceses e espanhóis, a fundação de Purrysburg buscou manter os interesses imperais britânicos na região, além de dar lugar aos interesses particulares dos ingleses e habitantes do cantão de Neuchâtel emigrados. Falecido em 1736, deixou dois filhos. O mais velho, Charles Purry tornou-se um importante negociante em Beaufort, tendo vários estabelecimentos comerciais e morrendo envenenado por um dos seus escravos⁸⁶.

O outro filho era David Purry, que permaneceu na Europa. Em 1726, aos 17 anos, passou a residir em Marseille como caixeiro e aprendiz do comerciante Isaac Tarteiron e a partir de 1730 instalou-se em Londres como secretário de John Gore, um dos diretores da *South Sea Company*, uma companhia privada inglesa fundada em 1711 com direitos exclusivos para comércio na América do Sul. John Gore era um negociante de Hamburgo, tendo se tornado súdito inglês e na altura já era sócio de Joseph Mellish. Em 1736, David Purry tornou-se sócio de John Gore e, em consequência, súdito da Coroa Britânica, instalando-se desde então em Lisboa até sua morte em 1786⁸⁷.

No início de 1757, poucos meses depois de ter arrematado o primeiro contrato do pau-brasil, a sociedade *Purry, Mellish and Devisme* associou-se a mais duas sociedades mercantis: os ingleses *John Gore and Company* e *Gerard and Josué Van Nek & Cia*. Entre 1757 e 1759, essa sociedade se comprometeu a extrair a “importância de 50.000 quilates de Diamantes brutos do Brasil”, pagando

⁸⁶ Lawrence S. Rowland; Alexander Moore; George Rogers. *The History of Beaufort County, South Carolina*. Vol. 01 (1514-1861). Columbia, South Carolina, USA: University of South Carolina Press, 1996, p. 118-121 e *Memorial of Jean Pierre Purry in behalf of the colonization of south Carolina*. Neuchâtel: J. H. Estill Printer, 1880.

⁸⁷ Luis-Edourad Roulet. En guise d'introduction. In: _____. (Org.). *David de Pury, 1706-1786*. Hauterive/Suisse: Gilles Attinger, 1986, P. 10.

por cada quilate, em dinheiro de contado, 9.200 réis⁸⁸. Estando na condição de grandes negociantes instalados em Lisboa, passaram também a atuar como investidores creditícios, financiando empréstimos para armação de navios, inclusive emprestando dinheiro à Coroa portuguesa.

A prosperidade dos seus negócios levou David Purry a revelar em carta à sua irmã, que estava em Neuchâtel, “*quant à nos affaires, elles augmentent plus que je ne voudrois, et plus que nous n’avons besoin, puisque nous avons actuellement regagné au-delà de ce que nous avons perdu, ainsi que nous avons les plus grands sujets de rendre grâces à Dieu*”. No final de sua vida também declarou ao seu amigo e sócio que se encontrava em Londres, Joseph Mellish, que eram todos ricos o bastante para não ser forçados a trabalhar mais, sendo as pensões suficiente para manter ambos “*paisiblement et avec honneur*”⁸⁹.

Os conhecimentos adquiridos com os negócios nas colônias e mesmo no Oriente, assim como o seu trânsito na Casa da Índia, foram essenciais para que David Pury tomasse ciência da lucratividade do trato com os monopólios da Coroa. Todavia, foi a necessidade de capitais para erguer uma Lisboa devastada pelo terremoto e um Reino enfraquecido por mal gestores, que permitiram o acesso dos negociantes ingleses e, dentre eles, a sociedade *Purry, Mellish and Devisme*, nos grandes contratos e monopólios da Coroa.

A amizade e os favores recíprocos entre David Purry e o Marquês de Pombal foram relevantes para garantia de privilégios da sociedade em Lisboa. O arrendamento de uma casa na Rua Formosa em Lisboa em nome da sociedade pertencente a Sebastião José, provocou a indignação de Jacomé Ratton. Consta nas Recordações de Ratton que “*foi a casa do Marques na Rua Formosa, arrendada por 4.000 cruzados anuais a uma casa de comércio inglesa, a qual corria debaixo da firma de Purry, Mellish e de Visme*”, acrescentando que era um “*excessivo aluguel para aquele tempo, mas que os ditos comerciantes pagavam de mui boa vontade*”, afinal, “*pela conservação do contrato do Pau-Brasil, que julgo pagavam a 6.000 reis o quintal, e com que adquiriram uma imensa fortuna, que toda saiu do Reino*”. De fato, consta no Cartório Notarial de Lisboa do Tabelião Thomas da Silva Freire, um arrendamento para a sociedade dessa casa de Sebastião José, “*em que se compreende a propriedade Nobre e Casas grandes, suas varandas, pátio grande com todas cocheiras que nele se acham, o Palheiro e Cavalariças grandes com seu pátio pequeno*”, além do “*chafariz da mesma rua Formosa, vários armazéns grandes e pequenos,*

⁸⁸ Contato celebrado em 13 de fevereiro de 1757 para extração de diamantes. Lisboa, 13 de fevereiro de 1757. *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. 80, 1960, p. 197-198. Ver também: José Gonçalves Salvador. *Os cristãos-novos em Minas Gerais durante o ciclo do ouro, 1695-1755: relações com a Inglaterra*. São Paulo: Pioneira, 1992, p. 125-126 e Tjil Vanneste. *Global trade and commercial networks: eigtheenth-century diamonds merchants*, p. 55.

⁸⁹ *Correspondance de Mr. Purry à sa soeur Marie en Neuchâtel*. Lisboa, 23 de abril de 1759 e *Correspondance de Mr. Purry à Mr. Joseph Mellish en Londres*. Lisboa, 10 de abril de 1786. In: *Notice sur la vie de M. Le Baron David de Purry*. p. 63-64 e 102.

adegas, latrinas, carvoeiras, e casas de lavar, e outro armazém maior, serventia de carro para o dito pomar, e outra dela para o jardim de cima, e para o Segundo Terraço”⁹⁰.

De acordo com as poucas informações particulares que dispomos sobre as negociações de David Purry, os carregamentos de tinturaria provenientes do pau-brasil de Pernambuco a partir de Lisboa eram destinados aos negociantes franceses. Em Marseille, a sociedade mercantil tinha negócios com Mr. Isaac Tarteiron, um influente e rico negociante oriundo de uma tradicional família de mercadores do Mediterrâneo, que recebia e revendia na França o pau-brasil⁹¹. O único estudo mais detalhado sobre a contabilidade privada e a rede mercantil de David Purry pesquisado, foi o de Louis-Edouard Roulet que pouco nos informa sobre o papel desempenhado pelo pau-brasil na composição da fortuna de David Purry⁹².

Outros documentos apontam portos distintos para a comercialização do produto. De acordo com uma descrição das produções e comércio do Estado do Brasil das últimas décadas do século XVIII, “o pau brasil, o qual se corta nos matos que ficam ao Norte e Sul de Pernambuco e é contrato da Rainha de Portugal segue para Gênova”. Já no início do século XIX encontramos referência a respeito de uma viagem da Galera Conde de Peniche a Pernambuco e sua torna viagem passaria por Havre de Grace, onde o negociante João Pereira de Souza venderia 4 a 5 mil quintais de pau brasil. A carga deveria ser vendida em leilão, estando segurada pela Companhia de Seguros da Corte, sendo duas terças partes pertencentes ao Real Erário e sacadas em letra⁹³.

Nos mapas de importação e exportação da Junta do Comércio do Rio de Janeiro consta que em 1809 avultadas somas de quintais de pau brasil de Pernambuco deram entrada no porto de Liverpool. Por acreditar que esse comércio poderia ser mais lucrativo do que seguir para os portos ingleses, o secretário da Junta do Comércio no Rio de Janeiro escreveu um ofício ao Conde das

⁹⁰ Jacome Ratton. *Recordações sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de maio de 1747 a setembro de 1810*. Lisboa: Fenda, 1992. (1ª ed. 1813, Londres), p. 154 e *Arrendamento de um Casa de Nobres na Rua Formosa, em Lisboa, pertencente ao Conde de Oeiras, Henrique José de Carvalho e Mello, para David Purry e Gerardo Devisme*. Lisboa, Cartório do Tabelião Thomas da Silva Freire, 12 abril de 1786. Manuscrito. ANTT, 7º Cartório Notarial de Lisboa, Ofício A, Livro de Notas 627, cx. 103.

⁹¹ Lionel Dumond. *Maisons de commerce bas-languedociennes et réseaux négociants méridionaux: l'exemple des Balguerrie et des Fraissinet (XVIIIe-XIXe siècles)*. *Liame, Les réseaux négociants dans la France méridionale (XVIIIe-XIXe siècles)*, n.º 25, 2012, p. 16.

⁹² De acordo com as notícias sobre a vida de David Purry compiladas por conterrâneos de Neuchâtel em 1826, “*Aussi long-tems que sa Maison eut le privilège exclusif pour la vente des bois de Pernambouc, ce fut toujours à Mr. Trateiron de Marseille, qu'il fit adresser ceux qu'il destinoit à la consommation de la France; c'étoit pour Mr. Tarteiron un objet d'un bénéfice annuel de mille louis au moins*”. In: *Notice sur la vie de M. Le Baron David de Purry*. p. 105. Louis-Edouard Roulet. Dans le monde des affaires. In: _____. (Org.). *David de Pury*, p. 45-82. A documentação mercantil privada das muitas sociedades e negociações de David Purry encontram-se sob a guarda do *Archives de l'Etat* e *Archives de la Ville* no *Musée d'Art et d'Histoire*, ambos de Neuchâtel na Suíça, o que pretendemos futuramente consultar.

⁹³ *Descrição do Estado do Brasil, suas Capitánias, produções e comércio*, c. 1769-1792. Autor desconhecido. Introdução de José Honório Rodrigues. *Revista de História da Economia Brasileira*, ano 01, vol. 01, jun. 1953, p. 83-99 e *Lembrança das Ordens que se devem passar a respeito da Viagem da Galera Conde de Peniche*. Arquivo do Itamaraty, Documentação Avulsa - MF 16, Assuntos de Embarcações (1779-1821), Lata 185.

Galvêas sugerindo que os negociantes de Lisboa pudessem extrair das matas do Rio de Janeiro e região de Cabo-Frio, sem participação da Coroa, pau brasil a ser enviado para Macau mediante um direito de saída no valor de 4\$800 reais por quintal, “*para o venderem para a China onde me parece que há de ter grande consumo*” pelos tintureiros chineses⁹⁴.

Nossas investigações sobre o negócio do pau brasil de Pernambuco e a atuação monopolizada de uma única sociedade mercantil com privilégios alfandegários durante 28 anos apontam para as análises de Kenneth Pomeranz. De acordo com esse investigador, as sociedades mercantis e os monopólios licenciados “*revelaram-se singularmente vantajosos para a prossecução do comércio armado de longa distância e para colônias orientadas para a exportação – atividades que exigiram aquilo que eram, para a época, quantidades excepcionais de capital*”⁹⁵. Essa combinação de um capitalismo europeu setecentista baseado nas ligações e sanções do Estado e o recurso a força do colonialismo no Novo Mundo permitiram largas vantagens econômicas ao continente europeu.

O jesuíta José de Anchieta afirmou em 1584 que mesmo com todos os esforços da guerra financiada pela Coroa portuguesa contra os franceses desde o início do século XVI, estes “*não desistiram do comércio do Brasil [...], iam e vinham, e carregavam suas naus de pau brasil*”⁹⁶. Dois séculos depois, embora não mais através do saque e sim do comércio, a madeira tintória do Brasil ainda alimentava os mercados franceses, fossem eles para usufruto de suas indústrias de tingir têxteis, seja para reexportação.

Pesquisas mais aprofundadas devem equacionar o papel do pau-brasil não somente enquanto produto oriundo do Novo Mundo, mas revelar o peso que essa matéria prima extraída das matas do Brasil teve na alimentação de um mercado pouco provável de ter sido impulsionado, caso não existisse a extração e comércio para além das terras europeias. Isso advém da ausência dessa madeira nas matas e florestas francesas e a pouca mão de obra disponível para essa produção. Como bem afirmou Pomeranz, ao longo do século XVIII a Europa trocou um volume cada vez maior de produtos manufaturados oriundos de matéria prima do Novo Mundo por um volume crescente de bens cuja a produção dependeria de grandes quantidades de terra, como seria o plantio e manejo do pau brasil.

⁹⁴ *Ofício de Manoel Moreiro de Figueiredo, secretário da Junta do Comércio, ao Conde das Galvêas informando sobre o corte, destruição e extravio do pau brasil*. Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1811. BNRJ, I-28, 28, 38. Ver Frédéric Mauro. *Portugal, o Brasil e o Atlântico* (1570-1670). Vol. 01. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, p. 196-200.

⁹⁵ Kenneth Pomeranz. *A grande divergência*, p. 42.

⁹⁶ José de Anchieta. *Informação do Brasil e de suas Capitanias*, 1584. São Paulo: Obelisco, 1964, p. 23.

Isso permitiu que a Europa, e a França em particular, investissem capital e mão de obra em aperfeiçoamento das técnicas de tinturarias e tecnologias na área têxtil. Os incentivos econômicos e o mercantilismo de Jean-Baptiste Colbert impulsionou os mercadores têxteis franceses ao ponto que no fim do século XVII a França já dominava o mercado de tecidos de luxos na Europa, inclusive divulgando manuais técnicos de tinturaria que incluíam o pau brasil das Américas⁹⁷.

⁹⁷ *Instruction Generale pour la teinture des laines, et manufactures de laine de toutes couleurs e pour la culture des drogues ou ingrediens qu'on y employe*. Paris: François Muguet Libraire, 1697, p. 6.

PARTE III

ECONOMIA POLÍTICA COLONIAL

CAPÍTULO 06

POLÍTICAS E PRÁTICAS ECONÔMICAS DO IMPÉRIO COLONIAL PORTUGUÊS

“Suposto que o Comércio teve sempre grande influência nos Estados, ele hoje é a base da política da Europa, depois que se calcula a grandeza dos Estados pelos meios, que eles tem de adquirir riquezas, e pelos canais que as introduzem, mostrando a experiência que nos Escritórios dos Negociantes é que na realidade se disputam os campos de batalha e a navegação dos mares”.

Alberto Jaquéri de Sales, 1771¹.

“Não há dúvida que as companhias não são, no fundo, mais que uns monopólios defendidos pelas leis; porque tiram ao povo a liberdade de fazer certos comércios; e por isso não falta em Inglaterra e Holanda quem as reprove. Mas os Príncipes e as Repúblicas as permitem, quando veem que se nesta parte prejudicam os seus vassalos, em outras lhes procuram maior utilidade”.

D. Luís da Cunha, 1736².

António Nunes Ribeiro Sanches (1699-1783), considerado em Portugal como um estrangeirado e por seus biógrafos como um reformador ilustrado, defendeu em 1764 que *“todo o estanco, todo o arrendamento, e poderá ser de algum modo todas as Companhias, são tantos monopólios”*. Advertiu também que nos *“Estados onde se distinguem o patrimônio Real, o Rei e o Estado, não há, nem deve haver monopólios, nem estancos, e por consequência arrendamentos das rendas Reais”*. Ribeiro Sanches propunha, portanto, que o patrimônio do Rei, o patrimônio da Corte e o patrimônio do Estado português fossem tratados em separado, abolindo para isso os monopólios mercantis que o rei outorgava à validos e negociantes de sua preferência. Em 1777, Sanches retoma esse debate noutro escrito ao afirmar que para Portugal tornar-se uma *“potência comerciante”* era preciso reformas na sua principal colônia, o Brasil. Das reformas sugeridas, o erudito apresentou que não houvesse *“monopólios, privilégios, contratos de tabaco, companhias,*

¹ Alberto Jaquéri de Sales. *Oração que com o motivo da abertura do quarto curso da Aula do Commercio fez Alberto Jaquéri de Sales, cavaleiro professo na Ordem de Cristo e Lente da mesma Aula em 15 de fevereiro de 1771*. Lisboa: Régia Officina

² D. Luís da Cunha. *Carta de instruções a Marco António de Azevedo Coutinho, 1736*. In: _____. *Instruções política*. Introdução, estudo e edição crítica de Abílio Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 300.

estanques, dizimos eclesiásticos, bens de raiz eclesiásticos”. Ribeiro Sanches intitulou essas ideias de “*sonhos de um delirante no bem da pátria*”³.

Ao debruçar-se sobre as políticas econômicas portuguesas para com o Brasil, sua principal possessão ultramarina, justamente no ano da morte do rei absolutista D. José I, as práticas econômicas que vigoravam no Brasil eram totalmente diferentes daquelas desejadas por Ribeiro Sanches, a exemplo dos monopólios existentes, já criticados por William Petty (1632-1687) no século XVII e por Adam Smith (1723-1790) no século XVIII⁴. Vigorava o exclusivo colonial em todas as dimensões e escalas; os grandes e rentáveis contratos de monopólios e estanques eram arrematados no Reino; estavam em operação as duas grandes companhias monopolistas de comércio do Brasil.

Este capítulo se ocupa de uma curta análise de três aspectos das políticas e práticas econômicas que foram fundamentais na conformação e permanência das bases da colonização mercantil setecentista no Norte do Estado do Brasil. Primeiramente, os próprios aspectos do exclusivo colonial, num nível estrutural, reservando aos negociantes portugueses o direito e a prerrogativa do monopólio do comércio com o Brasil e; por outro lado, num nível conjuntural, a existência de contratos monopolistas de estanco outorgados pela Coroa, como por exemplo, o do pau-brasil, que reservou na mão de um único negociante ou sociedade a exploração de certos produtos coloniais. Segundo, o papel que os privilégios mercantis outorgados pela Coroa a seletos negociantes e sociedades em particular desempenharam em determinados arranjos comerciais. Esses privilégios mercantis tornaram certos produtos e negócios mais rentáveis e competitivos, gerando assim maiores lucros para os favorecidos. E, por fim, a formação e funcionamento de companhias monopolistas de comércio no Brasil na segunda metade do século XVIII, amparadas pelo Estado português e detendo para seu pleno funcionamento apoio da Coroa com sólida sustentação política tanto no Brasil como em Portugal, para dessa forma conseguir colocar nas mãos de limitados grupos de acionistas o direito à exploração mercantil colonial.

³ António Nunes Ribeiro Sanches. *Economia Política e Civil nos Reinos de Portugal, Brasil e Algarves*, 1764. Manuscrito. ANTT, Condes de Linhares, mç. 26, doc. 35; _____. *Considerações sobre o governo do Brasil desde o seu estabelecimento até o presente tempo*, 1777. In: Victor de Sá. *Ribeiro Sanches: dificuldades que tem um reino velho para emendar-se e outros textos*. Lisboa: Livros Horizontes, 1980, p. 115. Sobre os estrangeirados, ver: Tiago Costa Pinto dos Reis Miranda. ‘Estrangeirados’. A questão do isolacionismo português nos séculos XVII e XVIII”. *Revista de História*. São Paulo, nº 123-124, 1990/1991, p. 35-70. Sobre o reformismo ilustrado de Ribeiro Sanches, ver: Nelson de Campos Ramos Junior. *Mediador das luzes: concepções de progresso e ciência em António Nunes Ribeiro Sanches (1699-1783)*. Dissertação (História Social). São Paulo: USP, 2013.

⁴ William Petty num capítulo exclusivo sobre os monopólios afirmou que essa prática podia ser útil apenas em certos momentos e não de forma duradoura. Já Adam Smith retomou a discussão afirmando que “*tais são monopólios e todos os privilégios das corporações, as quais, embora possam uma vez ser imediatamente favorável ao interesse do país, são agora prejudiciais a ele*”. William Petty. *Tratados dos impostos e contribuições*, 1662. In: William Petty; David Hume; François Quesnay. *Os economistas*. São Paulo: Abril cultural, 1983, p. 60 e Adam Smith. *Lectures on Justice, police, revenue and arms*, 1763. Oxford: Clarendon Press, 1896, p. 130. Ver tb: Pedro de Alcântara Figueira. *Economistas políticos*. Curitiba: Segesta Editora, 2001, p. 67-71.

As formulações metodológicas para análise das políticas e praticas econômicas através de discursos são tributárias de Jean-Claude Perrot. Para esse historiador, não existe uma hierarquia de relevância entre os textos das políticas e praticas econômicas, sejam eles grandes tratados ou simples cartas trocadas entre homens da governança e negociantes. O que torna um texto relevante a qualquer debate das políticas e praticas econômicas é a sua capacidade de diálogo e emergência dos problemas tratados e elencados pelo historiador como relevantes para a explicação do objeto histórico⁵. Utilizamos, portanto, de cartas, memórias, tratados, relatórios e pareceres diversos no afã de compor esse emaranhado de narrativas em torno de uma questão central: as políticas e praticas econômicas coloniais portuguesas no século XVIII. Já as formulações teóricas que embasam nossas questões relacionadas as políticas e praticas econômicas estão relacionadas as concepções defendidas pelo negociante português Manuel Joaquim Rebelo (1738-1798), as formulações de Jean Baptiste Say (1767-1832) e o economista suíço Jean-Charles-Léonard Simonde de Sismondi (1773-1842).

Tributário, em parte, das concepções de Antoyne de Montchrétien (1557-1621) acerca do exercício político do soberano sobre o governo da casa (o Reino) e de William Petty acerca da arte de raciocinar com algarismos sobre as coisas relacionadas com o Estado, ou seja, a “*political arithmetick*”, Manuel Joaquim Rebelo elaborou no final do século XVIII uma afirmativa em torno das políticas e praticas econômicas adotadas por Portugal, que ele também chamou de economia política, ou seja, “*a parte principal do geral governo de um Estado, e por ela pode o soberano, mais facilmente do que pode por ações extraordinárias, e mais brilhantes, alcançar uma grande glória*”⁶.

⁵ Jean-Claude Perrot. *Une histoire intellectuelle de l'économie politique*. XVII^e-XVIII^e siècle. Paris: Éditions de L'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1992, p. 7-60 e Jesús Bohórquez. *Lucas para la economía*. Libros y discursos de economía política en el Atlántico español durante la era de las revoluciones (Nueva Granada, 1780-1811). Bogotá: ICANH, 2013, p. 13-20. Sophus Reinert discute o conceito de emulação e a relação entre o pensamento econômico europeu no século XVIII com a circulação e criação de um mercado comum europeu de obras traduzidas e adaptadas sobre economia política e história de políticas econômicas. No entanto, o debate desenvolvido contribui para entendermos a vitalidade do conceito de emulação e seu emprego na análise das instituições e das práticas e políticas econômicas. Sophus A. Reinert. *Translating Empire*. Emulation and the origins of Political Economy. Cambridge, Massachusetts and London: Harvard University Press, 2011, p. 13-72.

⁶ Manuel Joaquim Rebelo. *Economia política*, 1795. Lisboa: Banco de Portugal, 1992, p. 11. (Col. Obras Clássicas do Pensamento Econômico Português, nº 4). A escolha dessa definição conceitual foi realizada em meio a um número expressivo de obras e autores que conceituaram o termo ainda no final do século XVIII e nas primeiras décadas do XIX. Dentre muitas acepções e a caráter de exemplo, para o mundo ibérico, citamos: José de Abreu Bacellar Chichorro. *Memória econômico política da Província da Extremadura*, 1795. Manuscrito publicado por Moses Bensabat Amzalak. Lisboa: s/e, 1943. José Ferreira Borges. *Instituições de economia política*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1834, p. 1-5; Antonio de Oliveira Marrecas. *Noções elementares de economia política*. Lisboa: Typ. Contador Mor, 1838, p. 1-4; Don Álvaro Florez Estrada. *Elementos de economía política*. Madri: Don Miguel de Burgos, 1841, p. 7; José Garnier. *Elementos de economia política*. Madri: Imprensa Ryvadeneira, 1848, p. 17-18 e outros. As duas primeiras décadas do século XIX também são entendidas por Karl Polanyi como o início da *haute finance*, ou seja, o estágio da economia política onde “*podemos deixar de lado e com bastante segurança, a distinção entre poder político e econômico, entre objetivos econômicos e políticos por parte dos governos*”. Karl Polanyi. *A grande transformação*. As origens de nossa época. Rio de

De acordo com Jean Baptiste Say, em 1803, essas políticas e praticas econômicas não podem ser confundida com a política propriamente ou de forma dissociada da economia, pois a economia política teoriza “*como se constituem, se distribuem e se consomem as riquezas que satisfazem as necessidades das sociedades*”. Entretanto, Say advoga que “*as riquezas são essencialmente independentes da organização política*” e, portanto, cabe a esse ramo do saber investigar a relação com o Estado. Mais incisivas são as assertivas de Sismonde de Sismondi que em 1819, definiu esse conjunto de políticas e praticas econômicas como um ramo específico do governo econômico do Estado definindo como economia política, ou seja, o conjunto de políticas e praticas econômicas respaldadas pela “*intervenção do poder político para regular o progresso da riqueza*”. De acordo com o autor, a noção de governo foi instituída para o bem de todos e se a riqueza faz parte do bem estar, então a economia política de um Estado deve “*zelar para que todos desfrutem dos benefícios da fortuna nacional*”. Sismonde de Sismondi também defendeu que só podemos falar desse conjunto de políticas e praticas econômicas entendidos como economia política a partir do século XVI, sobretudo, quando das elaborações de Jean-Baptiste Colbert (1619-1683), Charles Davenant (1656-1714) e Jean-François Melon (1675-1738), que teorizaram sobre o papel da política e dos governantes para, como nas palavras de Melon, “*aumentar os lucros dos comerciantes, com a condição, claro, de poder compartilhar deles*”. Para alguns teóricos do pensamento econômico e baseado em premissas que resumem suas interpretações, a riqueza de um reino, império ou nação poderia ser aumentada por meio do comércio (Jean-Baptiste Colbert), agricultura (François Quesnay, 1694-1774) ou trabalho (Adam Smith). Todas essas formas de enriquecimento poderiam, no entanto, ter consequências distintas e, assim, caberia ao Estado regulamentar essa riqueza em prol da grandeza dos estados territoriais e, no século XVIII, das nações⁷.

É preciso pontuar, ademais, que o exclusivo metropolitano e os monopólios comerciais, os privilégios mercantis e as companhias de comércio, ou seja, os três aspectos das políticas e praticas econômicas que vigoraram durante todo o período colonial no Brasil, tinham como fundamento manter ações e regulamentações mercantis que fossem benéficas para a consolidação e fortificação política do Estado Nacional Português. Nesse sentido, as políticas econômicas que Portugal colocou em prática no Norte do Estado do Brasil estavam relacionadas ao papel desempenhado pela

Janeiro: Campus, 1980, p. 30. Ver Jason Abbot. *Haute finance*. In: R. J. Barry Jones. (Ed.). *Routledge Encyclopedia of International Political Economy*. Vol. 02. London/New York: Routledge, 2001, p. 654-655.

⁷ Antoyne de Montchrétien. *Traicté de L'Economie Politique*, 1615. Paris: Plon et Nourrit, 1889, p. 11-23; William Petty. *Aritmética Política*, 1690. In: William Petty; David Hume; François Quesnay. *Os economistas*. São Paulo: Abril cultural, 1983, p. 101-158; Jean-Baptiste Say. *Tratado de Economia política*, 1803. São Paulo: Abril Cultural, 1983, p. 39; Jean-Charles-Léonard Simonde de Sismondi. *Novos princípios de Economia Política*, 1819. Curitiba: Segesta Editora, 2009, p. 25-52.

metrópole no controle efetivo das atividades econômicas de suas colônias, o que atesta a estreita relação entre práticas econômicas e exercício do poder político. Além disso, as políticas e práticas econômicas coloniais eram orientadas para um fortalecimento do Estado português frente demais nações, sendo o comércio ultramarino a fonte de riqueza e equilíbrio das balanças de comércio com outras nações. “*O que estava em jogo era criação de verdadeiras políticas econômicas como organismos unificados, no centro da qual deveria ser, não apenas uma política de Estado chegando em todas as direções, mas sim um coração vivo batendo por um único sentimento*”⁸: a substituição de uma política econômica territorial pela de um Estado nacional.

Uma das características também marcantes dessa políticas e práticas econômicas setecentista foi o esforço empreendido pelo Estado para aumentar a riqueza pública, por meio do acúmulo e fluxo de numerários e metais, além da constante busca por estabilidade da balança comercial, sendo, portanto, relevante para a Coroa portuguesa criar monopólios e contratos de exclusividade, para assim influir sobre a produção e a circulação. Essas políticas econômicas que valorizaram o mercado externo, o acúmulo de metais e a busca pela manutenção das balanças comerciais favoráveis, foram posteriormente chamados de *sistema comercial ou mercantilista* por um dos seus maiores críticos, Adam Smith⁹.

⁸ Gustav Schmoller. *The mercantile system and its historical significance*, 1884. New York: The Macmillan Company, 1902, p. 59.

⁹ Adam Smith. *Sistemas de Economia política*, 1776. In: _____. *A Riqueza das Nações*. Investigação sobre sua natureza e suas causas. (1ª ed. 1776). São Paulo: Abril Cultural, 1983, vol. 01, Livro 04, p. 357-412; Eli F. Heckscher. *La época mercantilista*. Historia de la organización y las ideas económicas desde el final de la Edad Media hasta la Sociedad Liberal. México: Fondo de Cultura Económica, 1943, p. 459-498; Leonard Gomes. *Foreign trade and the National Economy*. Mercantilist and classical perspectives. London: Macmillan Press, 1987, p. 12-27; 38-50 e José Luís Cardoso. *História do pensamento económico português*. Temas e problemas. Lisboa: Livros Horizontes, 2001, p. 54-58.

O longo e custoso processo de abertura de novas rotas de comércio marítimo no século XV e a transferência e consolidação do eixo do comércio indo-europeu, do Mediterrâneo para o Atlântico no século XVI pelo portugueses, exigiu que a Corte fosse dando respostas rápidas para incorporação territorial e comercial das feitorias e possessões recém fundadas. De acordo com José Luís Cardoso, ao passo que se expandia o império marítimo, emergiam novos discursos econômicos a fim de estabelecer preceitos e princípios explicativos para os diferentes setores das atividades econômicas em perspectiva, no afã de teorizar sobre as potencialidades econômicas das terras recém conquistadas¹⁰. Em meio a esse processo de criação de políticas e práticas econômicas, surgem as campanhas de legitimação do império português na Europa no século XV, frente às autoridades pontifícias que exortavam a legitimidade do expansionismo armado como pressuposto da cristianização; assim como as narrativa quinhentistas de João de Barros, Pedro de Santarém, Fernão Rebelo, Damião de Góis e outros, pioneiros na história do pensamento econômico português¹¹; destacamos os esforços da Coroa para a sustentação de um dos seus principais expedientes dessas políticas econômicas para o Brasil: o exclusivo metropolitano e os monopólios comerciais.

Vitorino Magalhães Godinho nos revela o esforço que a Coroa portuguesa realizou em manter um império que nasceu em meio às contradições e limitações de uma ideologia anti-mercantil de um clero tentacular, um grupo de fidalgos cobiçosos ansiosos pelos ganhos de conquista e um rei negociante desejoso por instaurar monopólios e estancos. O resultado foi de fato um *Estado-mercador* que concomitantemente oscilou “entre o regime de monopólio e a pluralidade das ‘muitas mãos’ nos negócios”, fruto de uma “hipertrofia mercantil do Estado”¹², que muitas vezes impediu a formação de grandes companhias de onde vinham as sociedades por ações privadas, já que muitas vezes os monopólios eram concedidos aos mesmos grupos por longos anos.

Para Frédéric Mauro, foi o poder que o rei-comerciante detinha em manobrar o monopólio das conquistas que permitiu a passagem de uma monarquia agrária e marítima no século XVI para uma voltada para as práticas mercantis ultramarinas a partir do XVII. “A economia colonial portuguesa viveu sob o signo do mais estrito monopólio. Mas entendamo-nos. Monopólio significa comércio reservado ao rei e aos seus súditos”. Isso significou que “os estrangeiros têm que obter

¹⁰ José Luís Cardoso. *Pensar a economia em Portugal*. Digressões históricas. Lisboa: Difel, 1997, p. 37-58 e Armando Castro. *As doutrinas econômicas em Portugal na expansão e na decadência* (séculos XVI a XVIII). Amadora: Livraria Bertrand, 1978, p. 7-30.

¹¹ Giuseppe Marcocci. *A consciência de um Império*. Portugal e o seu mundo (sécs. XV-XVII). Coimbra: Coimbra UP, 2012, p. 74-106 e Carlos Bastien. *A divisão da história do pensamento económico português em períodos*. Lisboa: GHES, 2000, p. 6-8.

¹² Vitorino Magalhães Godinho. *Os descobrimentos e a economia mundial*, vol. 04. Lisboa: Editorial Presença, 1983, p. 221.

licenças e por a licença é implícita se o comerciante faz um contrato com o rei. Se o comerciante pertencer a um país inimigo ou concorrente, a licença pode ser recusada, mas nem sempre isso acontece”¹³. O estrito monopólio pode ser entendido em dois sentidos: no sentido do exclusivo metropolitano e no sentido de existência de contratos monopolistas.

O monopólio e as colônias de comércio

Richard Cantillon (1697-1734) escreveu, por volta de 1720, em obra publicada em 1755, um dos mais expressivos textos de cunho mercantilista. Dentre as muitas teses por ele defendidas, argumentou que “*o comércio mais importante para o desenvolvimento ou declínio das forças de uma nação é o exterior, dado que o comércio interno não tem tanta significação política*”. De acordo com Cantillon, seria o comércio externo o formador de grandes negociantes e alimentador de negócios da navegação mercantil, como por exemplo, construções de navios, incentivo a população para marinhagem, fretes, seguros etc., promovendo riquezas capazes de “*preservar o equilíbrio comercial no intercâmbio com outros países*”. De opinião totalmente contrária, Adam Smith defendeu em 1776 que seria o “*comércio interno, o mais importante de todos, no qual um capital igual gera a renda máxima e cria o máximo de empregos para a mão de obra do país*”. Acrescentou ainda: “*um país que praticasse o comércio externo só em função disso dificilmente chegaria a fretar um navio em um século*”¹⁴.

Ao tempo que os rendimentos do império surtiavam efeitos na balança do Reino de Portugal, as práticas econômicas portuguesa dos séculos XVI a XVIII foram se voltando cada vez mais para o comércio externo. O império ultramarino foi gestando seus lucros no comércio de Portugal com suas colônias, abastecido, em maior medida, pelo comércio com os demais negociantes europeus do norte da Europa e do mediterrâneo. Essa quase que especialização da economia portuguesa no comércio externo acabou, em alguma medida, eclipsando os investimentos portugueses na industrialização e produção de produtos para o abastecimento de suas colônias. Esse problema da fraca produção do Reino para abastecer as colônias é um tema recorrente nas obras econômicas e

¹³ Frédéric Mauro. *Portugal, o Brasil e o Atlântico* (1570-1670). Vol. 02. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, p. 185; _____. *Portugal e o Brasil: a estrutura política e econômica do Império, 1580-1750*. In: Leslie Bethell (Org.). *América Latina Colonial*. Vol. 01. São Paulo: EDUSP, 2012, p. 447; Valentim Alexandre. *Os sentidos do Império*. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português. Porto: Afrontamentos, 1993, p. 810-811 e Francisco Bethencourt; Diogo Ramada Curto. (Dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 28.

¹⁴ Richard Cantillon. *Ensaio sobre a natureza do comércio em geral*, 1755. Curitiba: Segesta, 2002, p. 142 e Adam Smith. *A Riqueza das Nações*. Investigação sobre sua natureza e suas causas. (1º ed. 1776). Vol. 01, Livro 04. São Paulo: Abril Cultural, 1983, p. 363-373. Ver também as considerações de Antonio Serra (c. 1550- ?), para quem o comércio externo da cidade de Veneza desde o início do século XVII teria sido o promotor do desenvolvimento daquela cidade. Antonio Serra. *Breve tratado das causas que podem fazer os reinos desprovidos de minas ter abundância de ouro e prata*, 1613. Curitiba: Segesta, 2002, p. 41-43.

políticas portuguesa, que vão desde os escritos de Duarte Ribeiro de Macêdo (1618-1680) de 1675, por exemplo, até os de Luís dos Santos Vilhena (1744-1814), de 1798, entre outros. O problema da oferta de manufaturas produzidas em Portugal e que em grande medida eram adquiridas na Europa, para serem comercializadas por Portugal com o Brasil, persiste. Para esses autores, era preciso que Portugal desenvolvesse a indústria e a manufatura de produtos para atender às demandas sempre crescentes do comércio colonial, dispensando assim os produtos das demais nações europeias e impulsionando o desenvolvimento industrial português. Fosse com as colônias, fosse com as demais nações, Portugal deu ênfase ao comércio externo e, sobretudo, o comércio colonial, sendo Lisboa e Porto grandes empórios de comércio de matérias primas oriundas das colônias e manufaturas da Europa. D. Luís da Cunha afirmou, de forma irônica, que a navegação de Portugal reduz-se “*a uns poucos de navios, que vão e vem do Brasil e a um ou dois, que todos os anos também vão e vem, ou não vêm da Índia*”¹⁵.

Na década de 1750, Ribeiro Sanches detinha uma noção bastante clara do papel das colônias na constituição dos impérios ultramarinos. Embora nos escritos finais de sua vida expresse uma rejeição aos monopólios comerciais, fruto de seu contato com o pensamento ilustrado francês, isso não afetou sua percepção sobre o exclusivo metropolitano. De acordo com Ribeiro Sanches, Portugal fundou dois tipos de colônias: as colônias como ponto de avanço e conquista e as colônias de comércio. O primeiro tipo de colônias eram fundadas “*para conservar as conquistas que fizemos, como a de Angola e a da Índia Oriental*”, onde se mantinha uma população e cidades encrustadas num território mais amplo. Por outro lado, “*possuímos outra sorte de Colônias, quais são as do dilatado Brasil e Maranhão, e esta é inteiramente Colônia de Comércio, não só para tê-lo com os nativos da terra, mas também para cultivá-la, e tirar todos os produtos dela*”. Acrescentou ainda: “*É certo que as várias e dilatadas colônias do Brasil não são na sua origem, nem no seu fim e intento, mais do que Colônias de Comércio*”¹⁶.

É bem verdade que essa percepção tão definida e acabada de colônias de comércio já aparecia nos escritos de Sebastião José de Carvalho e Mello desde 1742 quando afirmou ao Cardeal da Mota que o exclusivo comercial para as colônias resulta um “*comércio seguro e perpetuo*”, porque é próprio, monopolizado. “*É também o mais útil este comércio pelo número infinito de pessoas que faz subsistir e enriquecer na Europa, ou no Continente, além das que se enriquecem*

¹⁵ Duarte Ribeiro de Macedo. *Sobre a introdução das artes*, 1675. In: António Sérgio. *Antologia dos economistas portugueses* (século XVII). Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1974, p. 165-230; Luís dos Santos Vilhena. *Pensamentos políticos sobre a Colônia*, 1798. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1987, p. 74-79 e D. Luís da Cunha. *Instruções política* [1736]. Introdução, estudo e edição crítica de Abílio Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 299.

¹⁶ Antonio Nunes Ribeiro Sanches. *Colônias*, 1757. In: _____. *Sobre a agricultura, alfândegas, colônias e outros textos*. Intro., org. e notas de Faustino Cordeiro. Penamacor, PT: Câmara Municipal de Penamacor, 2000, p. 39-54.

nas mesmas colônias”¹⁷. O que chama atenção nos textos de Ribeiro Sanches da década de 1750 é a manutenção das colônias de comércio em regime de exclusivo metropolitano, mas sem honras civis ou eclesiásticas outorgadas pela metrópole e, num segundo momento, já nos escritos da década de 1770, a defesa de uma prática colonial que unisse o exclusivo metropolitano e a ausência de monopólios comerciais e privilégios na colônia, como foi já explicitado no início desse capítulo.

No que se refere a esse primeiro aspecto do pensamento econômico de Ribeiro Sanches, ele defendeu ampla ausência de honrarias civis e eclesiásticas nas colônias de comércio: “*é certo que uma colônia semelhante se deve considerar como uma aldeia dedicada à agricultura, e ao comércio a respeito do Reino capital*”. Isso porque, “*quantos mais cargos, rendas e dignidade houver na dita colônia, tantos obstáculos terá o comércio, e a agricultura*”. Sendo assim, Sanches argumentou que a conveniência do Estado português nessa matéria era que as colônias possuissem “*um grau inferior nas honras, nas dignidade, nos privilégios, aquelas que se praticam e gozam no Reino*”. Advertiu para isso que “*se as Colônias do Comércio tiverem as mesmas prerrogativas que tem o Reino, a maior parte dos seus habitantes passarão a viver nelas*” e portanto, cabia ao Brasil ser como “*ovelhas que dão vestido e alimento aos seus pastores, e sobretudo ao seu Senhor*”. Resumindo: “*convém a Portugal que as Colônias sejam em honras, em dignidade e em esplendor inferiores ao Reino*”¹⁸.

Quando ao aspecto mais geral e de acordo com a discussão já empreendida no capítulo 02, o exclusivo não vigorou desde o início da colonização, tendo sido na verdade um processo lento que combinou a defesa na América e diplomática na Europa, como apontou Rodrigo Ricupero. Passo a passo, foi se impondo durante as primeiras décadas do século XVI e teria se consolidado até a terceira década do XVII, no período das invasões holandesas da Bahia em 1624 e de Pernambuco em 1630. O exclusivo metropolitano buscava defender a primazia dos grupos mercantis portugueses nos negócios coloniais, o que não excluía, de imediato, a participação de negociantes estrangeiros, fosse com capitais investidos, fosse com licenças outorgadas pela Coroa, à exceção do contrabando, é claro. Fernando Novais apontou que o comércio foi o nervo da colonização, mas esse comércio foi regulado pelo regime do exclusivo em que Portugal buscava resguardar os direitos comerciais coloniais sobre o Brasil ¹⁹.

¹⁷ *Carte de Sebastião de Carvalho e Melo ao Cardeal da Mota*. Londres, 19 de fevereiro de 1742. In: Sebastião José de Carvalho e Melo. *Escritos econômicos de Londres, 1741-1742*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 1986, p. 147 e 42-43.

¹⁸ Antonio Nunes Ribeiro Sanches. *Colônias, 1757*. In: _____. *Sobre a agricultura, alfândegas, colônias e outros textos*. Intro., org. e notas de Faustino Cordeiro. Penamacor, PT: Câmara Municipal de Penamacor, 2000, p. 39-54 e *Projeto do Doutor Sanches sobre o bom governo, argumento e conservação das colônias*. [S.I.], 1753. Manuscrito. BNRJ, Coleção Linhares, Documento 26, Cota I-29,18,10.

¹⁹ Rodrigo Ricupero. O tempo dourado do Brasil no final do século XVI. In: Garrido Álvaro; Leonor Freire Costa; Luís Miguel Duarte. (Org.). *Estudos em homenagem a Joaquim Romero Magalhães*. Economia, instituições e império. Coimbra: Almedina, 2012,

O efeito da defesa do exclusivo colonial era assegurar o controle do comércio e do transporte atlântico colonial nas mãos dos negociantes portugueses, tendo como porto de reexportações dos produtos coloniais Lisboa e demais portos reinóis. Na prática, esse regime de comércio não impedia necessariamente que os negócios não tivessem participação de capital estrangeiro. O que foi preconizado pela Coroa e as instituições metropolitanas e coloniais durante, sobretudo, os séculos XVII e XVIII, era que a compra e venda de mercadorias, assim como o movimento atlântico e os navios, fossem de nação portuguesa. Como apontou David Ricardo (1772-1823) em 1817, era justamente no regulado comércio que se podia ser “*menos benéfico para a colônia e mais vantajoso para a metrópole do que um comércio perfeitamente livre*”. A saída e entrada de mercadorias dos portos coloniais em regime de frotas, como foi analisado no capítulo 02, garantiu que os dividendos e emolumentos da Coroa fossem devidamente pagos nas Alfândegas munidas de equipagens e prerrogativas institucionais para a realização do comércio externo, assim como na entrada e saída dos portos portugueses²⁰.

“*Todo o Mundo sabe, que as Colônias Ultramarinas sendo sempre estabelecidas com o preciso objeto de utilidade da Metrópole*” seguem algumas máximas, como: imediata dependência e proteção da metrópole; agricultura, comércio e navegação das colônias controlados pela metrópole; que se as colônias realizam algum comércio com estrangeiros constitui um “*verdadeiro furto que se faz á respectiva Metrópole*”. Foram com essas palavras que o Marquês de Pombal explicou ao Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário da Grã-Bretanha, Roberto Walpole em 1772 e ao Embaixador da França, Marquês de Blosset, em 1776, defendendo as políticas e práticas portuguesa para com o Brasil. O Marquês de Pombal, ao explicar à Corte inglesa o exclusivo colonial que Portugal detinha sobre o Brasil, utilizou-se do princípio da legitimidade das possessões frente as demais potências europeias, ao afirmar que era “*uma Lei Fundamental da Europa, que todo o Comércio feito com uma Colônia Estrangeira, é reputado com um liquido*

p. 337-348; _____. *O estabelecimento do Exclusivo Comercial Metropolitano e a conformação do Antigo Sistema Colonial no Brasil e _____. Exclusivo metropolitano no Brasil e os tratados diplomáticos portugueses com as potências europeias (1641-1669)*. Textos inéditos em fase de publicação e gentilmente cedidos pelo autor e Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 9 ed. São Paulo: HUCITEC, 2011, p. 72-76. Um debate teórico e conceitual sobre o tema pode ser encontrado em André Arruda Villela. Exclusivo metropolitano, “superlucros” e acumulação primitiva na Europa pré-industrial. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 12, n. 23, jul.-dez. 2011, p. 4-29 e José Jobson de Andrade Arruda. Superlucros: a prova empírica do exclusivo colonial. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 29, jul.-dez. 2014, p. 706-718.

²⁰ David Ricardo. *Princípios de Economia Política e Tributação*, 1817. São Paulo: Abril Cultural, 1982, p. 232. Como afirmou Braudel, “*há realmente colonização comercial quando o estrangeiro tem acesso ao mercado em primeira mão, à produção*”. Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII*. Vol. 02: os Jogos das Trocas. São Paulo: Martins Fontes, 2009, p. 182. Sobre as exportações e importações Brasil-Portugal por regiões, ver: José Jobson de Andrade Arruda. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 121-330; e de forma geral e com outros dados, ver: Valentim Alexandre. *Os sentidos do Império*. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português. Porto: Afrontamentos, 1993, p. 37-62.

Monopólio punível pelas Leis do Pais”. Justamente por essa máxima do exclusivo colonial era que a “*Navegação e Comércio não pode haver nem tem havido, nem de Portugal para as Colônias Inglesas, nem de Inglaterra para as Colônias Portuguesas, nos 118 anos, que ocorrem desde o de 1654 em que assinou o dito Tratado de Oliver Crommwel até o presente ano de 1772*”²¹.

As políticas e práticas coloniais, no que tange o exclusivo metropolitano, podem ser resumidas nessas palavras do Marquês de Pombal, ou seja, as colônias ultramarinas enquanto preciso objeto de utilidade da Metrópole. O controle do tráfego atlântico entre Portugal e Brasil deveria ser respeitado, tendo como base a doutrina colonial que defendia o exclusivo das metrópole europeias sobre suas respectivas colônias americanas. A cada nova frota portuguesa que aportava em Salvador, Rio de Janeiro, Recife e São Luís, recrudescia-se o exclusivo metropolitano baseado, em grande medida, no controle pelos portugueses do transporte atlântico.

Os monopólios mercantis

De acordo com o Pe. Bluteau no início do século XVIII, o termo monopólio deriva do Grego a partir da junção das palavras monos, ou seja, ‘só’ e polain ‘vender’: Vender só. Monopólio é, portanto, “*o contrato de quem compra e toma a si um gênero de mercancia, passará a vender ele só, ou a comprar em grosso de uma mercadoria*”²². A organização da exploração mercantil das partes do Brasil pela Coroa portuguesa foi se instituindo ao longo dos séculos XVI e XVII, colocando em prática uma fórmula já utilizada em outras possessões, sobretudo, desde meados do século XV ao longo da costa ocidental da África: o monopólio sobre rotas, portos e certos produtos. Foi na combinação de uma forte intervenção econômica e política do Estado, juntamente com a dispersão de concessões de exploração por grupos privados que a Coroa portuguesa foi instituindo os monopólios régios ou estancos. Primeiro o pau-brasil, como foi trabalhado no capítulo 05, e depois vieram outros produtos como a pesca da baleia, o tabaco, o sal ainda no século XVII e os

²¹ Sebastião José de Carvalho e Mello. *Demonstração da impossibilidade moral, que obsta aos Navios Estrangeiros de todas as Nações, ainda que sejam amigas e aliadas, para serem recebidos nos Portos dos Domínios Ultramarinos de Portugal*, 1772. BNP, Manuscritos Reservados, Coleção Pombalina - PBA 637, p. 52-58 e *Bilhete do Marquês de Pombal para o Marquês de Blosset, Embaixador da França, sobre as leis gerais de toda a Europa e fundamentos da Monarquia Portuguesa*. Lisboa, 31 de janeiro de 1776. In: Visconde de Santarém. *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal*. Tomo 08. Paris: J. P. Aillaud, 1853, p. 151-155. Sobre os projetos políticos de Pombal para o Brasil, ver: Joaquim S. da Silva Dias. *Pombalismo e a teoria política. Cultura, História e Filosofia*, vol. 01, 1982. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1982, p. 45-114; _____. *Pombalismo e o projecto político. Cultura, História e Filosofia*, vol. 02, 1983. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1983, p. 185-318 e _____. *Pombalismo e a projecto político. Cultura, História e Filosofia*, vol. 03, 1984. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1984, p. 27-151.

²² Raphael Bluteau. *Vocabulário portuguez & latino*. Vol. 5. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712 – 1728, p. 561.

diamantes no século XVIII, sem deixar de citar produtos menos rentáveis, como o sabão, por exemplo.

Myriam Ellis analisou o negócio monopolista da pesca da baleia a partir da cidade do Rio de Janeiro, no início do século XVII, como centro administrativo, depósito geral e mercado de óleo desse real monopólio, que serviu a Portugal e ao Brasil em diversos ramos comerciais: iluminação, saboarias, curtumes, estaleiros, construções etc. Entre 1616 e 1801, o estanco da pesca da baleia era realizado por meio de contratos de arrendamento com o direito exclusivo de pesca e comércio do azeite da baleia, além do contratador dispor de certas isenções e prerrogativas, como o direito de cortar lenha para as operações necessárias a extração do azeite e para adquirir apetrechos de ferro para caldeiras e afins²³. Durante o século XVIII destacamos a formação e atuação da Companhia da Pescaria das Baleias nas Costa do Brasil entre 1765 a 1801.

A caça aos cetáceos no Ártico era uma lucrativa atividade realizada, entre diversos outros armadores, pelas companhias inglesas *East India Company* e *South Sea Company*, além das companhias holandesas, desde o século XVII. O possível diálogo e conhecimentos que Sebastião José de Carvalho e Melo teve com os acionistas e deputados dessas companhias em Londres durante sua estada como embaixador inspirou-o a formular as bases de criação de uma companhia exclusiva para a pesca baleia e comércio do azeite. Inácio Pedro Quintela, grande negociante lisboeta envolvido numa série de negócios e contratos no Brasil, foi o escolhido pelo Marquês de Pombal para organizar a sociedade e levantar os créditos necessários ao seu funcionamento. Entre 1765 e 1801, a Companhia da Pescaria das Baleias nas Costas do Brasil constituiu uma espécie de consórcio encabeçado por membros da família Quintela, com a ausência de títulos negociáveis ou ações, característica marcante das companhias de comércio pombalinas²⁴.

Jacome Ratton (1736-1822) registrou, ainda no século XVIII, que esta companhia e sua forma de organização foram “*objetos bem dignos da consideração do Governo*”, pois enquanto uma espécie de “*sociedade avulsa*”, acabou o Estado português outorgando direitos e prerrogativas, embora não constituísse uma companhia de comércio com ações e sim, uma companhia de exploração de um grupo determinado. Essa espécie de companhia ou sociedade avulsa que acabou se constituindo em união de interesses e capitais sobre a proteção do Estado, corresponde aos tipos de organização comercial combatidas por Simonde de Sismondi. Esse pensador do século XVIII entendeu que “*frequentemente, no que se refere à riqueza comercial, os governos só levaram em*

²³ Myriam Ellis. *A baleia no Brasil colonial*. São Paulo: EDUSP/Melhoramentos, 1969, p. 143-152.

²⁴ Marcelo de Oliveira Paz. *Companhia da Pescaria das Baleias nas Costas do Brasil (1765-1801): a caça ao Leviatã dos mares*. Dissertação (Mestrado em Estudos Brasileiros). Lisboa: Universidade de Lisboa, 2015, p. 64-224 e Jorge Miguel Viana Pedreira. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822)*. Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Tese (Doutoramento em Sociologia). Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1995, p. 163-182.

conta os comerciantes”, considerando por vezes, “*que seus interesses correspondiam aos da nação e, por isso, regulamentaram a riscos o mais rápido possível; concederam-lhes um monopólio direto ou o direito exclusivo de comprar barato e vender caro*”, uma variedade de produtos e serviços²⁵.

O monopólio do sal na América portuguesa, também pioneiramente estudado por Myriam Ellis, pôs em operação um negócio rentável para o Estado português desde 1631 a 1801. Portugal, pelas condições naturais do seu litoral, é um produtor salineiro de grande vulto, assim como o Brasil. As políticas e práticas econômicas em voga concebiam as colônias como centros de consumo para os produtos metropolitanos e, portanto, a Coroa buscou manter uma estreita proibição de produção de sal marinho no Brasil. Aproveitando para incrementar as rendas da Coroa, foi instituído a partir de 1631 o monopólio comercial do sal do Brasil por Portugal, ou seja, somente a Coroa ou arrendatários portugueses regulados por contrato poderiam fornecer o sal marinho para o Brasil. Esse modelo de gestão do comércio do sal foi imitado de práticas já empregadas em Portugal continental a fim de priorizar o desenvolvimento econômico de algumas áreas, como foi o caso do Porto²⁶.

Uma vez o comércio do sal estancado pela Coroa, seguiram-se duas formas distintas de operacionalização do comércio. Inicialmente, a própria Fazenda Real passou a abastecer o Brasil, enviando nas embarcações o sal destinado as provedorias das capitanias do Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Munidos de licença real, a partir desses portos, outros negociantes poderiam fazer a comercialização do sal no continente. Depois de 1658, a Coroa passou a arrematar esse monopólio ao negociante que mais pagasse por esse comércio. A Coroa, por sua vez, recebia os lucros do negócio adiantadamente, pagas pelo contratador, sem mais encargos e ônus, cabendo ao arrematante com direitos exclusivos de comercialização e privilégios, realizar o comércio atlântico do sal. A partir da década de 1770, os mesmos negociantes do monopólio da pesca da baleia, os Quintelas, passaram a ser os monopolistas do sal até a extinção do estanco em 1801²⁷.

O monopólio do sal provocou inúmeras distorções durante o seu funcionamento: especulação, contrabando e vendas arbitrárias, dada a disparidade entre consumo e oferta e o comércio descaminhado, tanto no trato atlântico nos navios que traziam o sal, como na produção interna de áreas litorâneas. Ademais, algumas áreas com atividades econômicas específicas eram

²⁵ Jacome Ratton. *Recordações sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de maio de 1747 a setembro de 1810*. Londres: H. Bryer, Bridge and Blackfriars, 1813, p. 246-247 e Jean-Charles-Léonard Simonde de Sismondi. *Novos princípios de Economia Política*, 1819. Curitiba: Segesta, 2009, p. 242.

²⁶ Armândio Jorge Morais Barros. O Porto, o monopólio do sal e a estruturação da economia mercantil (séculos XIII-XV). In: Instituto de História Moderna. *A articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumos*. Porto: Costa Carregal, 2008, p. 27-43.

²⁷ Myriam Ellis. *O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631-1801)*. São Paulo: Secção Gráfica da FFLCH, 1955, p. 35-138.

excluídas do monopólio, como as charqueadas no Rio Grande do Sul, a produção da carne seca nas Ribeiras do Assú e Jaguaribe, assim com todo o Estado do Grão-Pará e Maranhão.

“O que sucedia, ainda mesmo com toda a consciência, era um Monopólio que destruíra todas as lavouras desta planta: este Comissário sendo o único comprador comprava pelo preço que muito lhe estava a conta”. Assim afirmou Ribeiro Sanches em 1778, em mais um dos seus textos combativos e denunciadores das práticas monopolistas portuguesas, sobretudo aquelas para o Brasil entre os séculos XVII e XVIII. Destacou, nesse caso, o monopólio do tabaco, afirmando que essa prática monopolista era um resquício do medievo, em que a mentalidade dos senhores de terra incidia sobre o controle da produção e comércio. Embora a alegoria empregada tenha sido no afã de denunciar o monopólio enquanto um mecanismo do *“governo destruidor do comércio”*²⁸, ou melhor, do livre comércio, o negócio do tabaco pode ser tido como um produto exemplar da era moderna.

Nativo das Américas, o fumo era utilizado pelos autóctones para transitar de um mundo natural para o sobrenatural e comunicar-se com os espíritos. Como assinalou Timothy Brook, não tardou para que o fumo percorresse as *“teias do comércio que o desejo da Europa pela China criava entre as Américas e o resto do globo, viajando para novos lugares e chegando ao alcance de quem nunca fumara, os europeus em primeiro lugar”*. Com o fumo seguiram-se as práticas religiosas, sociais e econômicas, criando assim novos usos que iam da pura sociabilização aos tratamentos médicos²⁹.

Foi Jean Baptista Nardi que descortinou os intrincados mecanismos institucionais utilizados pela Coroa portuguesa para monopolizar, durante os séculos XVII e XVIII, o comércio do tabaco. Em 1634, foi instituído o monopólio de exploração comercial do tabaco no Brasil, a partir de contratos, até 1674. Entre esse ano e 1700, o negócio do tabaco foi regulado por um contrato específico, o Contrato do Tabaco e por uma Junta do Tabaco em Lisboa, que pressupunha organizar esse rentável comércio e minimizar o contrabando.

A partir de 1700, baseado num esquema que incluía órgãos administrativos, alfandegários e comerciais, a regulação deu-se a partir de uma Junta Administrativa que funcionava como conselho e tribunal em Lisboa, tendo juntas subalternas, superintendências, e contratos de estanco

²⁸ António Nunes Ribeiro Sanches. *Sobre as lavouras e fabricas de tabaco do Brazil*, 1778. In: Victor de Sá. *Ribeiro Sanches: dificuldades que tem um reino velho para emendar-se e outros textos*. Lisboa: Livros Horizontes, 1980, p. 119-120. O mesmo texto acompanhado de outras referências e um estudo introdutório, está presente em Armando Barreiro Malheiro da Silva. *A “censura do tabaco” do Pe. Jerónimo da Mota e dois escritos de Ribeiro Sanches*. Braga: Arquivo Distrital de Braga/Universidade do Minho, 1986, p. 74-79.

²⁹ Timothy Brook. *O chapéu de Vermeer*. O século XVII e o começo do mundo globalizado. Rio de Janeiro: Record, 2012, p. 130 e sobre a cultura, produção e comércio do tabaco no século XVIII, notadamente, o caso da Virgínia, ver: Timothy H. Breen. *Tobacco culture*. The mentality of the great Tidewater planters on the eve of the Revolution. Princeton: Princeton UP, 1987, p. 84-123.

distribuídas por Salvador, Recife, Rio de Janeiro, Goa e Macau; a Coroa buscou manter um controle efetivo desse monopólio. Soma-se a esse quadro de mudanças o funcionamento das Mesas de Inspeção pombalinas a partir da segunda metade do XVIII. Essa estrutura organizativa que pressupunha uma instituição própria regulamentada pelo regimento principal da Junta da Administração do Tabaco concluído em 1699, é para Nardi, embora na América espanhola também tenha se utilizado de monopólios sobre o tabaco, “*única em seu gênero, não somente em Portugal como no mundo*” e “*testemunha o caráter primordial do tabaco para a economia portuguesa e seus domínios*”³⁰.

No final do século XVIII, foi o bispo José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho (1742-1821) a qualificar essas políticas e práticas econômicas em que estava baseado o negócio do tabaco. De acordo com Azeredo Coutinho, “*a paixão que os Negros da Costa d’África tem pelo tabaco do Brasil, sempre deu aos portugueses uma grande superioridade no comércio daquela Costa*”. No entanto, como já se plantava o tabaco na África no final do XVIII, era necessário que Portugal eliminasse os “*embaraços do monopólio, do qual logo que seja livre, será de uma utilidade suma*”. Azeredo Coutinho entendia que o monopólio já não correspondia naquela altura à competitividade comercial que recaía sobre o tabaco e que o livre comércio, com maior oferta e menos entraves, produziria melhor ganhos a Fazenda Real dispensando assim o “*serviço dos monopolistas*” e dos seus “*privilegiados sem número*”³¹.

Entre os variados aspectos abordados sobre a natureza do comércio, Richard Cantillon defendeu que um “*país será mais rico se empregar estes habitantes para extrair do seio da terra ouro e prata, que são metais não apenas duráveis, mas, por assim dizer, permanentes, a que o próprio fogo não poderia consumir*”³². Dessa forma, umas das políticas e práticas econômicas de Portugal para com o seu império foi incentivar e financiar a busca dos metais e pedras preciosas e, uma vez encontrados, cuidou em vigiar de perto seu comércio, buscando minimizar contrabandos, evasões fiscais, clandestinidade nos serviços de lavra e corrupção das autoridades envolvidas no comércio de pedras e gemas de alto valor.

³⁰ Jean Baptista Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 83-85 e Luis F. Sierra. Origen del monopolio del tabaco. *Revista de la Universidad Nacional de Colombia*, nº. 07, 1970, Bogotá, p. 79-81. Sobre a administração do tabaco a partir da Superintendência de Pernambuco, ver: Gustavo Acioli Lopes. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico. Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)*. Tese (Doutorado em História Econômica). São Paulo: FFLCH/USP, 2008, p. 125-132.

³¹ José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho. *Ensaio econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias*, 1794. Lisboa: Typ. Acadêmica das Ciências de Lisboa, 1816, p. 129 e Nelson Mendes Cantarino. *A razão e a ordem: O bispo José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho e a defesa ilustrada do Antigo Regime (1742-1821)*. 2012. Tese (Doutorado em História). São Paulo: FFLCH/USP, 2012, p. 156-160.

³² Richard Cantillon, *Ensaio sobre a natureza do comércio em geral*, 1755. Curitiba: Segesta, 2002, p. 63. (Tradução de *Essai sur la nature du commerce en general*).

Júnia Ferreira Furtado argumenta que foi com essas justificações que a Coroa portuguesa operou suas políticas e práticas econômicas para com os diamantes extraídos do Brasil a partir de sua descoberta pós 1720: inicialmente um livre comércio regulado pelo *Regimento da Mineração dos Diamantes* e o funcionamento desde 1734 da Intendência dos Diamantes e, a partir de 1740, um sistema de contratos monopolizados que durou até 1771, quando a Coroa passou a assumir a própria extração e comercialização das pedras, regulado pelo *Regimento Diamantino*, um conjunto de normas feito livro e encadernado em marroquim verde, exposto no prédio da Intendência dos Diamantes. Com o monopólio, chegou ao fim o livre acesso aos limites diamantinos e a exploração das terras demarcadas³³.

O advogado Joaquim Felício dos Santos nos deixou um extenso e curioso relato sobre o distrito diamantino, publicado pela primeira vez em 1868. De acordo com o autor, para controlar o contrabando D. José I e o Marquês de Pombal resolveram recrudescer o monopólio, tirando das mãos dos contratadores a extração e reservando a própria Coroa, provocando temor no povo. Para Joaquim Felício o temor era razoável, pois “o Governo, monopolizando um comércio, declarava que o ia tomar debaixo de sua proteção” e quando se tratava do “Marquês de Pombal, sempre interessado, se diz, em todos os monopólios, que concedia às companhias públicas”³⁴, aumentavam a vigilância e as normas do estanco.

Essas práticas monopolizadoras de comércio de produtos esteve presente em outras escalas. Nas Capitâneas e cidades, vilas e freguesias da América portuguesa, não faltaram motivações e interessados em reproduzir em escalas menores os princípios monopolistas. Esse curto quadro de exemplos se completa com as discussões empreendidas no capítulo 05, no qual foi trabalhado o primeiro monopólio instalado na América portuguesa, o da exploração do pau-brasil.

Os primeiros registros de divulgação sobre o negócio da madeira de tinturaria das partes do Brasil na Europa foram escritas por Pietro Rondinelli em Sevilha em 1502 e Leonardo de Cá Masser em Veneza, por volta de 1506 a 1507³⁵. Nessas cartas, os remetentes prestavam conta do virtuoso comércio que o rei de Portugal havia arrendado, em caráter de monopólio da Coroa, a um consórcio de cristãos-novos, entre eles, o fidalgo Fernando de Noronha. Já negociado desde o

³³ Júnia Ferreira Furtado. *O Livro da Capa Verde*. O Regimento Diamantino de 1771 e a vida no Distrito Diamantino no período da Real Extração. São Paulo: Annablume, 1996, p. 25-35 e Tijl Vannest. *Global trade and commercial networks: eighteenth-century diamond merchants*. London: Pickering & Chatto, 2011, p. 50-57.

³⁴ Joaquim Felício dos Santos. *Memórias do Distrito Diamantino da Comarca do Serro Frio*. Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1868, p. 113.

³⁵ *Carta de Pietro Rondinele*. Sevilha, 03 de outubro de 1502. In: Commissione Colombiana. *Raccolta de Documenti e Studi*. Parte III, vol II. Roma: Ministero della Pubblica Istruzione, 1893, p. 121 e Leonardo da Cá Masser. *Relazione*, 1506-1507. In: Prospero Perragallo. *Carta de El-Rei D. Manuel ao Rei Catholico*. Lisboa: Typ. Academia de Ciências de Lisboa, 1892, p. 83-84. Agradeço ao Prof. Dante Teixeira pelas indicações bibliográficas.

primeiro momento com Flandres, Castela e Itália a partir do porto de Lisboa, e também sofrendo contrabando direto do Brasil pelos corsários franceses, a madeira que deu o nome as terras da América portuguesa foi explorada comercialmente, desde o seu início, sob o signo do monopólio.

Os impactos da extração sistemática e monopolizada do pau-brasil podem ser resumidas nas palavras dos agentes metropolitanos no Brasil cerca de 3 séculos depois. No final de 1776, o então governador de Pernambuco José César de Meneses avisou as autoridades em Lisboa o seu zelo para com o negócio do pau brasil, afirmando que faria toda diligência para “*não se consentir que se corte mais pau, não sendo de lei em toros grossos, de boa qualidade e legítimos para tinta vermelha como determina a Real Ordem*”³⁶. É possível que a extração desmedida desse recurso natural já apresentasse sinais de escassez, tanto pela quantidade como pela qualidade do produto cortado. Esses aspectos relacionados a extração ficam mais claros quando analisamos uma memória produzida em 1805.

José Carlos Mayrink da Silva Ferrão escreveu em 1805 uma “*Memória sobre o Pau-Brasil*”. Nesse documento redigido em Recife, o autor, secretario do governador de Pernambuco, discorreu sobre a preciosa árvore que tem grande comércio na Europa, sendo a de Pernambuco onde se extraia a de melhor qualidade. Alertou, inicialmente, que a “*cópia e abundância das coisas faz os homens inertes e faltos de providência, e como desta árvore havia grandes matas, que a natureza oferecia espontaneamente, não lembrou que elas podiam destruir-se*”. Embora faça referência a leis que protegiam o corte do pau-brasil, considerou tudo insuficiente, sobretudo por não terem se reservado “*as matas principais de pau-brasil, sendo contadas e demarcadas, para não se incluírem jamais nas sesmarias dos particulares*”. Um corte sistemático, de acordo com o autor, permitiria que ao se cortar uma sequência de lotes, logo estariam disponíveis outros. Denunciou também que as matas de pau-brasil são utilizadas para fins variados que vão desde madeira e lenhas para engenhos e fabricas, como o desmatamento para plantações. “*Não havendo pois nem lei, nem providência, destruíram-se as melhores matas, e algumas nem vestígio conservam da sua antiga riqueza e preciosidade*”³⁷.

³⁶ *Ofício do governador da capitania de Pernambuco sobre se remeter ao Reino quintais de pau-brasil de boa qualidade para produção de tinta vermelha*. Recife, 30 de outubro de 1776. AHU, Pernambuco, cx. 125, doc. 9466.

³⁷ José Carlos Mayrink da Silva Ferrão. *Memória sobre o pau-brasil*, 1805. ANRJ, Códice 807, vol. 07, p. 213-219. Publicado em *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, 163 (416), jul.-set. 2002, p. 385-387.

Luiz da Silva Pereira Oliveira, membro da Academia de Ciências de Lisboa, percorreu em 1806 sobre alguns negociantes portugueses e seus privilégios. Numa defesa apaixonada ao governo de D. José I, “*que em ciência de Governo excedeu tanto aos Monarcas seus Augustos Predecessores [...] e deu suas mãos ao comércio, tornando-o da mais alta nobreza*”, realizou um extenso balanço sobre a noção de nobreza e privilégios da Corte portuguesa. Embora sua narrativa esteja mais preocupada em afirmar os processos de nobilitação, Luiz Oliveira discorre sobre a distribuições de cargos e os esforços empreendidos pela Coroa pela proximidade de grandes negociantes e seu capital com o Estado português.

A Joaquim Inácio da Cruz, Anselmo José da Cruz, Jacinto Fernandes Bandeira e Joaquim Pedro Quintela foi concedido “*um lugar ordinário do Conselho da Real Fazenda*”, tendo tornado-se “*Conselheiros Honorários*”. Se Joaquim Pedro Quintela e Jacinto Fernandes Bandeira tornaram-se barões, não menos importante foram os cargos que ocuparam como “*conselheiros da Fazenda Real*”. De acordo com Luiz Oliveira “*essas sabias providências, com a decorrência do tempo*”, poderiam incentivar os nobres ao comércio, “*no que sem dúvida ganhará muito a Nação*”. Importante notar que para o autor, de acordo com uma “*máxima constante e qualificada pela experiência*”, tanto mais fossem “*probos e abastados*” os negociantes, “*mais recursos terá o Comércio*”, e ganhará assim, o Estado. Luiz Oliveira, no afã de demonstrar quão nobre era o comércio, deixou escapar também os privilégios que esses negociantes poderiam ter ao ser tão próximos a Coroa e ao Estado português. De acordo com Jorge Pedreira, “*ao contrário do que muitas vezes se defende, o desenvolvimento do comércio não foi necessariamente contra as instituições senhoriais. Pelo contrário, podia ser o próprio objeto dessas instituições*”, podendo assim, “*ser facilmente incorporado nas relações sociais senhoriais*”³⁸.

Adam Smith percorreu também sobre os perniciosos males ao comércio quando existem certos privilégios. “*Através de tratados comerciais vantajosos, têm-se outorgado privilégios especiais às mercadorias e aos comerciantes de determinado país, além daqueles concedidos às mercadorias e comerciantes de outros países*”. Além do próprio exclusivo comercial e os diversos estancos introduzidos nas colônias, têm-se outorgado “*privilégios especiais*”³⁹. Esses privilégios eram caracterizados por isenções de taxas e emolumentos pagos a Fazenda Real; permanência em

³⁸ Luiz da Silva Pereira Oliveira. *Privilégios da Nobreza e Fidalguia de Portugal*. Lisboa: Officina de João Rodrigues Neves, 1806, p. 92-106 e Jorge Pedreira. Custos e tendências financeiras do Império Português, 1415-1822. In: Francisco Bethencourt; Diogo Ramada Curto. (Dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 79.

³⁹ Adam Smith. *A Riqueza das Nações*. Investigação sobre sua natureza e suas causas. (1º ed. 1776). Vol. 01, Livro 04. São Paulo: Abril Cultural, 1983, p. 375.

contratos de arrematação por longos anos apenas com prorrogações; proteção sobre execuções de dívidas; despachos diferenciados nas Alfândegas como isenção de registro, selagem ou pesagem de mercadorias; além das isenções alfandegárias conferidas aos eclesiásticos que utilizavam desse expediente para montarem engenhos e estabelecer comércio no Brasil. Como afirmou Ribeiro Sanches, “*certas Ordens Monásticas, e certos Títulos tem privilégio. [...] esses privilégios vem das Leis Feudais*”⁴⁰.

Esses variados privilégios outorgados sobre a lide mercantil permitiam que o beneficiado gestasse ganhos diferenciados. Embora o exclusivo colonial permitisse o comércio do Brasil a todos os negociantes portugueses em pé de igualdade, obter algum desses privilégios mercantis tornava suas mercadorias mais competitivas, com melhores preços, despachos burocráticos mais ágeis e, portanto, auferiam-se maiores lucros. D. Luís da Cunha já havia recorrido sobre os malefícios dos privilégios ao afirmar, nas suas instruções políticas de 1736, que “*o príncipe deve contribuir ao alívio dos seus vassallos [...], e a primeira coisa em que o poderia aliviar seria em reformar o abuso dos privilegiados*”. Admite, com isso, que a Coroa portuguesa no início do século XVIII já contava com tantos privilegiados que deveria se perceber que era “*bem duro que o carro do pobre lavrador sirva ao público, quando o do caseiro de um desembargador ou outro privilegiado, fica isento de semelhante trabalho*”⁴¹.

Guillaume-Thomas François Raynal, o Abade Raynal (1713-1796), considerava que o regime de frotas estabelecido por Portugal para o Brasil a partir de 1649 funcionava como uma espécie de monopólio da navegação atlântica, como vimos no capítulo 02. De acordo com o Abade, ser forçado a navegar em comboios “*contrariava os bons especuladores*”, pois “*estes teriam preferido que se tivesse deixado aos comerciantes a liberdade de fazer seus navios partirem ou voltarem na estação que julgassem mais conveniente ao seus interesses*”⁴². Com a liberdade da navegação, os fretes seriam menores, as expedições mais recorrentes, a força naval maior. Uma vez que a maior parte da navegação mercantil entre 1649 e 1765 foi em frotas e depois do seu estabelecimento já vigora no Norte do Estado do Brasil a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba que monopolizou o transporte atlântico até 1780, boa parte dos produtos europeus chegavam ao Brasil quase que concomitantemente, graças ao regime de frotas, assim como os efeitos da terra chegavam a Lisboa praticamente no mesmo período.

⁴⁰ Antônio Nunes Ribeiro Sanches. *Apontamentos para promover toda a sorte de trabalho em Portugal*, 1777. In: Victor de Sá. *Ribeiro Sanches: dificuldades que tem um reino velho para emendar-se e outros textos*. Lisboa: Livros Horizontes, 1980, p. 97.

⁴¹ D. Luís da Cunha. *Carta de instruções a Marco António de Azevedo Coutinho*, 1736. In: _____. *Instruções políticas* [1736]. Introdução, estudo e edição crítica de Abílio Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 281-282.

⁴² Abade Raynal. *O estabelecimento dos portugueses no Brasil*, 1780. Livro Nono da *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce de européens dans les deux Indes*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1998, p. 89.

É possível que esse regime de compra e venda de produtos de ambos os lados do Atlântico, regulados por uma oferta quase que simultânea nas praças, tenha provocado no tempo da chegada das frotas diminuição dos preços e maior competitividade entre os negociantes e seus compradores. Como teoricamente todos os negociantes pagavam as mesmas taxas e emolumentos a Coroa, quando os produtos chegavam de uma vez só nas praças, cabia aos negociantes se desdobrarem para auferir melhores preços nos seus produtos. Como veremos no capítulo a seguir, a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba contornou essa situação a partir do adiantamento do crédito e do endividamento, provocando domínio da produção e especulação de preço. Já para os negociantes individualmente, um dos mecanismos utilizados era conseguir algum tipo de privilégio mercantil. Como assinalou Nuno Madureira, “*na sociedade de Antigo Regime, a participação nos mercados depende em grande parte dos privilégios*”. Tal realidade se apresentou tão fortemente arraigada as práticas mercantis portuguesa, ao ponto de se constituir a partir da segunda metade do século XVIII, verdadeiros “*negociantes estatais*”⁴³.

Uma das relevantes possibilidades institucionais utilizadas pelo Contratador da Dízima da Alfândega era gerenciar certos privilégios mercantis, como a isenção da dízima e despacho livre para algum favorecido, como foi analisado no capítulo 02. As mesmo tempo que a Coroa salvaguardou no contrato essa prerrogativa ao firmar, enquanto cláusula contratual, o respeito que o Contratador deveria ter pelos privilégios de despacho livre outorgados pela Coroa; ela também permitiu que o próprio Contratador se utilizasse desse expediente dentro da Alfândega. Isso significou que o arrematador do Contrato da Dízima detinha o poder de manipular despachos de cargas, isenção ou descontos nas expensas relacionadas a postagem, selagem e armazenamento para si e seus pares.

Já isenção total para reexportação de produtos foi conferida pela Coroa portuguesa aos contratadores monopolistas do pau-brasil, como foi discutido no capítulo 05. Embora a Coroa se isentasse de receber as taxas alfandegárias desse produto, é possível perceber que esse privilégio detinha o efeito de tornar o produto mais competitivo, com lucros mais rentáveis e com isenção de rituais burocráticos alfandegários por parte dos contratadores.

As ordens religiosas detinham a total isenção dos provimentos nas Alfândegas de produtos europeus que servissem para seus colégios, igrejas e residências. No entanto, percebemos que os privilégios clericais eram estendidos para os negócios do açúcar operacionalizados por padres, como foi o caso do abade do Mosteiro de São Bento de Olinda que em 1770 requereu a Corte, a partir de seu engenho em Olinda, isenção de pagamento dos subsídios das carnes e o direito de ter

⁴³ Nuno Luís Madureira. *Mercado e privilégios*. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, p. 9-41.

um abastecimento de carne de gado vindo direto dos currais do contratador para atender “*seus serviços, engenhos e fábricas*”⁴⁴. Como foi demonstrado no capítulo 03, era comum que os clérigos se utilizassem das prerrogativas enquanto religiosos para conseguir isenções alfandegárias para assuntos comerciais.

No capítulo 04, foram analisados os diversos pedidos realizados pelos negociantes de couro de Pernambuco para serem os únicos a ter uma fábrica de curtir sola e atanados na região. Obtido o primeiro privilégio concedido pela Coroa em 1744, os negociantes foram ao longo dos anos solicitando a renovação do seu privilégio, provocando ciúmes, querelas e até pedidos em outras praças por outros curtidores de couro, baseados nessa permissão real.

⁴⁴ *Requerimento do abade do Mosteiro de São Bento de Olinda à rainha pedindo isenção do pagamento dos subsídios do contrato da carne*. Olinda, 20 de agosto de 1770. AHU, Pernambuco, cx. 130, doc. 9835.

As companhias de comércio que surgiram entre os séculos XVII e XVIII, notadamente, aqueles de trato ultramarino e colonial, foram as instituições que mais elaboraram e praticaram inovadoras práticas comerciais; complexos sistemas creditícios baseados em ações e letras; intensa circulação de capitais e mercadorias em escala global; arrojada navegação mercantil; poderosos e modernos sistemas de contratos públicos e privados; padrões de imposição de coerções e sanções para salvaguarda acordos firmados entre negociantes e agentes a partir de mecanismos informais, como notação sobre prestígio e confiança, e formais como acordos notariais; entre outros aspectos.

O longo processo de imitação, apropriação e ressignificação que as companhias de comércio foram passando, desde as primeiras organizações dessa natureza surgidas ainda no século XVI com foi o caso da Companhia Portuguesa das Índias Orientais de 1587, encontram nas bem fundamentadas companhias ditas das Índias Orientais suas percussoras⁴⁵. Chegar à Ásia e minar o controle português do comércio de especiarias foi o intento maior para a montagem dessas instituições mercantis. Desde a Companhia Inglesa e mais tarde intitulada de Companhia Britânica das Índias Orientais (1600), até a holandesa VOC (1602), a francesa (1664) e sueca (1713); todas tinham como pressuposto chegar à Índia e China. Ao passo que se mobilizaram capitais para o Oriente, expandiam-se os negócios em busca do Atlântico ibérico e o negócios de escravos da África, e surgiram a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais (1621), a Companhia Real Africana em Londres (1660), assim como companhias que atuaram em outros mercados, como foi a Companhia dos Mares do Sul (1711), entre muitas outras⁴⁶.

Os portugueses fundaram sucessivas companhias desde suas primeiras experiências no comércio asiático. Cada vez que se liquidavam os negócios e capitais por falência, revogação de monopólios ou pura expansão colonial, uma nova companhia era fundada. Foi assim com a Companhia da Índia Oriental (1628); a Companhia de Corisco (1648) para a Guiné equatorial; a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649) como vimos no capítulo 02; a Companhia da Costa

⁴⁵ Jorge Borges de Macedo. Companhias de comércio. In: Joel Serrão (Dir.). *Dicionário de História de Portugal*. Vol. 02, C-F. Porto, PT: Livraria Figueirinhas, 1965, p. 123 e Om Prakash. The Portuguese and the Dutch in Asian maritime trade: a comparative analysis. In: Sushil Chaudhury; Michel Morineua. (Edit.). *Merchants, companies and trade*. Europe and Asia in the Early Modern Era. New York: Cambridge UP, 2007, p. 178-179.

⁴⁶ E. L. J. Coornaert. European Economic Institutions and the New World; the Chartered Companies. In: E. E. Rich; C. H. Wilson. (Edi.). *The Cambridge Economic History of Europe from the Decline of the Roman Empire*. Vol. 04: The Economy of Expanding Europe in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. Cambridge: Cambridge UP, 1967, p. 220-274; James D. Tracy. Introduction. In: _____. (Edi.). *The political economy of merchant empires*. States power and word trade, 1350-1750. Cambridge: Cambridge UP, 1991, p. 1-21 e Paul Butel. France, the Antiles, and Europe in the seventeenth and eighteenth centuries: renewals os foreing trade. In: James D. Tracy. (Edi.). *The rise os merchant empires*. Long-distance trade in the Early Modern World, 1350-1750. Cambridge: Cambridge UP, 1991, p. 102-152.

da Guiné e Porto de Palmida (1664); a Companhia de Cacheus, Rio e Comércio da Guiné (1675); a Companhia do Estanco do Maranhão (1682); uma nova companhia para o comércio da China (1687) e Timor (1689); e já no final do século XVII, as Companhias do Cacheu e Cabo Verde (1690) e a Companhia da África Ocidental (1697)⁴⁷.

No mundo ibérico espanhol setecentista destacam-se as companhias de comércio colonial como a Real Companhia Guipuzcoana de Caracas (1728) fundada para o comércio com a Venezuela; a Real Companhia de Comércio de Habana (1740) como expressão de comércio privilegiado em Cuba e a Real Companhia de Comércio de Barcelona (1755) que detinha o privilégios de negócios na América Central e isenções de tarifas em Honduras e Guatemala⁴⁸. Na América portuguesa e possessões africanas, a retomada de companhias de comércio se deu sob os auspícios de D. José I e as políticas e práticas econômicas que promoveram uma maior aproximação do Estado e da Coroa com os negócios ultramarinos. Foram assim criadas para a Ásia a Companhia do Comércio da Ásia Portuguesa (1753); as coloniais americanas do Grão-Pará e Maranhão (1755) e Pernambuco e Paraíba (1760); as reinóis do Alto Douro (1756) e pescarias do Algarve (1773) e para África e mais uma vez, a Companhia de Comércio da Costa d'África (1780) que substituiu os negócios da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão no comércio negreiro para o Brasil⁴⁹.

Diante da emergência das companhias de comércio durante o reinado de D. José I sob os moldes ditados pelo Marquês de Pombal no afã de reaquecer a economia portuguesa setecentista, manter os ganhos de conquista da Coroa, rentabilizar riquezas na mão de um pequeno grupo de negociantes portugueses capazes de promover o acúmulo de capitais em Portugal e o desenvolvimento fabril da nação; é que a Companhia de Pernambuco e Paraíba foi fundada. Imitando o funcionamento de diversas companhias europeias e as coloniais espanholas, a CGPP foi criada como expressão e fundamento de um dos mais marcantes aspectos da prática econômica colonial setecentista: o monopólio do comércio e da navegação mercantil a partir de companhias por ações.

⁴⁷ Jorge Borges de Macedo. Companhias de comércio. In: Joel Serrão (Dir.). *Dicionário de História de Portugal*. Vol. 02, C-F. Porto, PT: Livraria Figueirinhas, 1965, p. 122-130.

⁴⁸ Raquel Rico Linage. *Las Reales Compañías de Comercio con América*. Los organos de gobierno. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1983, p. 265-277 e Mariano Garcia Ruiperez. El pensamiento economico ilustrado y las compañías de comercio. *Revista de História Económica*. Año IV, nº 03, p. 521-548.

⁴⁹ J. S. da Silva Dias. Pombalismo e projeto político. *Revista História e Filosofia*. Vol. II e III. 1983 e 1984. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1983/1984 e José Luís Cardoso. Política econômica. In: Pedro Lains; Álvaro Ferreira da Sival. (Org.). *História econômica de Portugal, 1700-2000*. Vol. 01, o século XVIII. Lisboa: ICS, Imprensa de Ciências Sociais, 2005, p. 358-360.

No momento em que as Companhias pombalinas estão sendo arquitetadas, duas grandes companhias espanholas coloniais estão em pleno funcionamento. A Real Companhia Guipuzcoana de Caracas desde 1728 monopoliza o comércio da Venezuela através de um rigoroso sistema exclusivista e de monopólio na área. Já a Real Compañía de la Habana, fundada em 1740, embora não desfrutasse do monopólio de comércio, operava num regime de isenções fiscais e privilégios exclusivistas sobre alguns produtos. A Companhia de Pernambuco e Paraíba, em alguma medida, reproduz práticas das companhias espanholas, remodelando alguns aspectos e recrudescendo as políticas coloniais em vigor.

Muitos foram os escritos econômicos e políticos que analisaram criticamente essa forma de organização mercantil. Adam Smith concluiu que *“algumas nações entregaram todo o comércio de suas colônias a uma companhia exclusiva, da qual elas eram obrigadas a comprar todas as mercadorias europeias de que carecem, e à qual deviam vender todo o excedente de sua produção”*. O efeito dessa instituição, calcada nos moldes exclusivistas que buscava *“vender as mercadorias europeias o mais caro possível e comprar os produtos coloniais o mais barato possível”*, foi para Smith o mais eficaz *“de todos os meios que se posam imaginar para sustar o crescimento natural de uma nova colônia”*. Essa política foi adotada por grandes Estados monárquicos para os negócios ultramarinos no século XVII, no entanto, *“depois de ter sido abandonada por todas as outras nações por seu carácter absurdo, essa política foi adotada por Portugal, ao menos em relação a duas das principais províncias do Brasil, Pernambuco e Maranhão”*. A ácida crítica de Smith em relação às companhias exclusivistas não poupou as companhias pombalinas e evidenciou o caráter de manutenção colonial que as companhias ainda tinham, posto que na Europa esse modelo de companhias já havia sido abandonado. Conforme afirmou anos depois Sismonde de Sismondi, *“estas companhias não podiam, de maneira nenhuma, ser criadas senão para comercializar com países absolutamente estranhos à política europeia, porque em outra parte não se teria tolerado seu monopólio”*⁵⁰.

Em resumo e bem diferentemente da avaliação positiva de Jacome Ratton sobre as companhias pombalinas, José Acúrsio das Neves (1766-1834) em 1830 chegou mesmo a afirmar que era *“opinião geral entre os escritos de Economia Política”* uma verdadeira contrariedade às companhias de comércio exclusivas: *“o monopólio é a base destas associações, e isto basta para as fazer odiosas, porque o comércio não tem inimigo mais temível do que o monopólio”*⁵¹. As políticas

⁵⁰ Adam Smith. *A Riqueza das Nações*. Investigação sobre sua natureza e suas causas. (1º ed. 1776). Vol. 02, Livro 04. São Paulo: Abril Cultural, 1983, p. 63-64 e Jean-Charles-Léonard Sismonde de Sismondi. *Novos princípios de Economia Política*, 1819. Curitiba: Segesta Editora, 2009, p. 244.

⁵¹ Jacome Ratton. *Recordações sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de maio de 1747 a setembro de 1810*. Lisboa: Fenda, 1992. (1º ed. 1813, Londres), p. 191-195 e José Acúrsio das Neves. *Considerações políticas e comerciais sobre os descobrimentos e*

e práticas econômicas coloniais, baseada em companhias monopolistas, teve sua expressão mais acabada e tardia com a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão fundada em 1755 e extinta em processo de liquidação de capitais a partir de 1775; e a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, fundada em 1759, e operando, em regime de monopólio no Norte do Estado do Brasil, entre 1760 até 1780. Todavia, longos foram os debates nas cortes de D. João V e D. José I sobre esse tipo de instituição mercantil colonial.

Circulação e projetos

Tristão da Cunha de Ataíde, o Conde de Povolide, registou em suas memórias que no ano de 1719 a efervescência que provocou na corte de D. João V a expansão da antiga Companhia do Mississippi fundada em 1684 e renomeada para Companhia das Índias em 1717. “*Fala-se muito em se fazer aqui uma companhia semelhante à que há em França, chamada de Mississippi*”, tomou nota o Conde. Para tanto, o próprio Rei mandou que o Embaixador português em França viesse a Lisboa “*para ser ouvido nesta matéria*”⁵².

A Companhia do Mississippi, corporação mercantil criada para monopolizar o comércio nas colônias francesas da América Setentrional, foi acrescida de capitais e incumbências para operar negociações na Ásia a partir de 1717, inspiradas num ambicioso projeto encampado por John Law, posteriormente conhecido como “*rational bubble*”, o que seria aproximadamente ‘bolha especulativa’. Com a venda ampla de ações e emissões de papel-moeda em massa, John Law criou um ambiente especulativo calcado no crédito e no investimento dos acionistas para operacionalizar negócios na Ásia. O retorno das fazendas e as vendas desse comércio viabilizariam o lastro para o valor das ações e papel-moeda. A rentabilidade que as ações alcançaram e a desconfiança que provocou o excesso de papel moeda circulando em Paris fez com que os investidores passassem a sacar seus numerários no Banque Royale, que em 1720 foi fundido com a Companhia do Mississippi. Como havia apenas especulação sobre os créditos e rendas, o sistema foi a falência⁵³.

possessões portuguesas na África e na Ásia, 1830. In: António Almodovar; Armando de Castro. (Org.). *Obras completas de José Acúrsio das Neves*. Vol. 04. Porto: Afrontamento, s/d, p. 462.

⁵² Tristão da Cunha de Ataíde. *Portugal, Lisboa e a Corte nos Reinados de D. Pedro II e D. João V*. Memórias históricas de Tristão da Cunha de Ataíde, 1º Conde de Povolide. Lisboa: Chaves Ferreira Publicações, 1990, p. 334.

⁵³ *A Full and Impartial Account of the Company of Mississippi, Otherwise Call'd the French East-India-Company, Projected and Settled by Mr. Law*. Londres: R. Francklin, W. Lewis, J. Roberts, J. Graves, and J. Stagg, 1720, p. 7-9 e Larry Neal. *The Dutch and English East India companies compared: evidence from the stock and foreign exchanges markets*. In: James D. Tracy. (Edi.). *The rise of merchant empires. Long-distance trade in the early modern world, 1350-1750*. Cambridge: Cambridge UP, 1990, p. 200-201. De acordo com José Maria Latino Coelho, o Marquês de Pombal foi um grande admirador das políticas econômicas francesas adotadas por Colbert e Richelieu. *História política e militar de Portugal*. Tomo 01. Lisboa: Imprensa Nacional, 1874, p. 66.

O corpo de negociantes da corte de D. João V encontrava-se informado das estratégias utilizadas pelas demais potências mercantes europeias pelo alargamento dos seus negócios ultramarinos. A emergência dessa questão impôs a Corte o desafio de mobilizar ações e capitais para manutenção da corrida ultramarina e o desafio de dar resposta aos concorrentes de outras praças e Estados, como foi o caso, por exemplo, da Companhia de Ostende.

Em 1722, o Conselho Ultramarino mandou que o Ouvidor Geral, que saiu de Lisboa para Pernambuco naquele ano, tirasse uma devassa sobre um navio proveniente dos portos de Ostende que havia pedido arribada em Recife aproximadamente um ano antes. A preocupação do Conselho era saber se as autoridades coloniais resguardaram as leis do exclusivo e não permitiram comércio algum com a tripulação daquele navio. Em 1724, foi a vez do Governador Geral da Bahia escrever ao Provedor da Fazenda Real da Capitania de Pernambuco “*acerca dos navios de Ostende que buscaram este porto e procedimento em que entrou a respeito das negociações*”⁵⁴. Esses documentos revelam a importância que os portos do Brasil tiveram para o funcionamento das muitas carreiras europeias da Índia. A navegação em busca das riquezas da Índia e do Império da China realizada pelos europeus necessitava de rotas seguras e confiáveis. As rotas não pressupunha apenas o caminho do mar, mas também portos de aguadas, refresco e possível comércio ao longo da derrota estabelecida. Fosse nas águas de Acapulco ou de Recife, necessário era ter ciência de rotas acreditadas para se chegar a Goa, Manila ou Cantão e já era conhecimento da Coroa portuguesa os esforços dos comerciantes dos Países Baixos Austríacos, aproximadamente a atual Bélgica, em acordos comerciais para o funcionamento da Companhia de Ostende.

De acordo com Eddy Stols, “*sob esse nome é conhecida uma companhia de navegação para as Índias Orientais [...], instituída juridicamente pelo Imperador Carlo VI em 19 de dezembro de 1722*”. Com a obstrução que os holandeses ligados aos Bourbons franceses e espanhóis impuseram aos negociantes de Antuérpia através do bloqueio de acesso ao mar desde o início do século XVIII, os negociantes de Gante, Bruges e da própria Antuérpia, inclusive com capitais de testas de ferro de Amsterdã e Middelburgo; passaram a enviar a partir do porto de Ostende navios para o comércio de sedas, chãs, porcelanas, algodão etc. e em 1722 foi oficialmente instituída a Companhia de Ostende. Essa nova companhia foi organizada em torno de um colegiado de diretores que buscou tratados diplomáticos e comerciais com as demais potências ultramarinas, entre elas, Portugal para

⁵⁴ Consultada e parecer do Conselho Ultramarino sobre uma carta do Governador de Pernambuco, Dom Francisco de Souza. Lisboa, 20 de fevereiro de 1722. In: *Documentos históricos*. Vol. 99. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1953, p. 146-149 e *Carta de Vasco Fernandes Cesar de Menezes ao Provedor da Fazenda Real de Pernambuco*. Salvador, 21 de julho de 1724. In: *Documentos históricos*. Vol. 85. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1949, p. 184-185.

estabelecimento de comércio e escalas com os portos do Brasil, inclusive em Recife, mantendo nesse praça um interlocutor, como foi o caso do negociante Antônio de Miranda Viera⁵⁵.

As companhias pombalinas imitaram as práticas diretivas dessas instituições europeias, regulando desde os seus alvarás e estatutos de funcionamento, as prerrogativas do seu funcionamento institucional e seus gestores, chamados nos estatutos de “*corpo político*” da companhia. A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, por exemplo, era formado por um corpo político inicial de um Provedor, 26 Deputados, um Secretário, três Conselheiros, dois Intendentes e três Juízes Conservadores distribuídos pelas praças diretivas, que era formada por uma Junta em Lisboa e duas Direções, uma em Recife, outra no Porto, como veremos no capítulo a seguir. Um aspecto primordial dessa formação do corpo político era que fossem todos comerciantes e vassalos do rei de Portugal, o que não incluía os sócios, sendo que a formação inicial dos 26 deputados, provedor e intendentes passaria pela aprovação real⁵⁶. Esse aspecto é relevante para entendermos o grau de influência da Corte nos negócios da Companhia e em que medida diferem das companhias europeias do século XVII.

Mesmo não tendo conseguido estabelecer acordos com Portugal, o êxito da Companhia de Ostende era de conhecimento da Corte, pois já se sabia que entre 1724 e 1727 a Companhia havia enviado diversos navios a China, além de manter lojas abertas em Coromandel e Cantão. D. Luís da Cunha registrou suas impressões sobre o funcionamento dessa Companhia, afirmando que eram as companhias de comércio as responsáveis por gerir o comércio europeu com o Oriente, “*e que todas acham nelas a sua conta; a saber, a de Holanda, a de Inglaterra, a de França, a de Suécia, a de Dinamarca; e mais que todas, floresceria a de Ostende*”. A razão para o florescimento da Companhia de Ostende, na perspectiva de D. Luís, era que “*não procurou dominar, mas somente ter as suas feitorias nos lugares mais próprios para fazer o comércio*”. Suas despesas, portanto, eram diminutas, pois “*provinha achar nas nações asiáticas toda a facilidade para o negócio, com muito menos despesas, não tendo tantos oficiais, ou tantos ladrões que pagar, nem soldados que entreter*”⁵⁷.

⁵⁵ Numa carta escrita em Goa para o Rei D. João V, Dom Alberto Saldanha dá conta da Companhia de Ostende ao Rei e seus interesses mercantis em Goa em 1721. Anos mais tarde, o mesmo Dom Alberto relata em carta a outro clérigo suas impressões sobre o ocorrido. *Carta de Dom Alberto Saldanha ao Padre Dr. José Agosti, sobre o estabelecimento da Companhia de Ostende na Índia, em 1721*. Goa, 20 de janeiro de 1751. BNP, Reservados, Cód. 177/24, p. 211-212.

⁵⁶ *Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1755, p. 03-05 e *Estatutos Particulares ou Directório Económico para o governo interior da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1760, p. 07.

⁵⁷ Eddy Stols. A Companhia de Ostende e os portos brasileiros. *Estudos Históricos*, nº. 05, Marília, 1996, p. 83-96 e Pierre Muret. *La prépondérance anglaise (1715-1763)*. Paris: Librairie Félix Alcan: 1937, p. 135-140 e D. Luís da Cunha. *Instruções política* [1736]. Introdução, estudo e edição crítica de Abílio Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 300-310.

Nesse aspecto, é preciso não esquecer que a CGPP manteve uma extensa rede de negociantes espalhados por suas principais praças. Armazéns e consórcios no Brasil e em Angola, procuradores na Europa e no mediterrâneo, interlocutores e agentes na Índia e na China. Tudo isso fazia parte de um bem regulado comércio que deveria agilizar negociações em cada porto de paragem, diminuindo despesas e abreviando partidas, além de adiantar as melhores cargas e fretes, pelo melhores preços.

Foi na pena de D. João da Mota e Silva que mais uma vez, a emergência das companhias e os negócios na Ásia enquanto linha de atuação das políticas econômicas voltou a ganhar espaço nos debates institucionais do Reino. Um dos mais relevantes ministros de D. João V, o famoso Cardeal da Mota sintetizou questões sobre a utilidade das companhias de comércio e os negócios com a China em 1734 num parecer. Retomando as questões já propostas por Duarte Ribeiro sobre a necessidade de fabricas em Portugal, sobretudo uma fabrica de sedas, o Cardeal da Mota sugere também que D. João V crie uma Companhia de Comércio para a China, que naquela altura “*se acha consultada e dependente de resolução de Sua Majestade*”⁵⁸. As vantagens seriam maiores do que a navegação que até então se praticava, por aumentar o giro do capital em negócios asiáticos.

No final do século XVII Duarte Ribeiro de Macedo chamou atenção da Corte portuguesa da possibilidade de fazer produzir no Brasil aquilo que se comprava na Índia. Alertava, contudo, que poderia se perder as possessões lá conquistada, afinal, não teria “*os portugueses que ir lá buscar*”. Para Duarte não havia dúvidas “*que se o Brasil produzir Canela, Pimenta, Cravo, e todas as mais plantas, que a Natureza produz, e a Arte cultiva no Oriente, serão riquezas mais úteis, e menos custosas, que as Minas do Perú, e Sophafala*”⁵⁹. Mesmo que no Estado do Grão-Pará e Maranhão já se produzisse algumas das drogas e especiarias comprada no Oriente, o comércio não se restringia a esse nicho. Incluía louças, produtos exóticos e de luxo, sendo que as viagens a Índia eram completadas com a ida à Macau e, portanto, a solução mais apropriada era mesmo as companhias de comércio.

D. Luís da Cunha, em suas Instruções Políticas de 1736, também advogou pela formação de companhias de comércio em Portugal, sobretudo para o comércio asiático. “*Não há dúvida que as companhias não são, no fundo, mais que uns monopólios defendidos pelas leis; porque tiram ao povo a liberdade de fazer certos comércios*”, no entanto, “*os príncipes e as repúblicas as permitem, quando veem que se nesta parte prejudicam os seus vassallos, em outras lhes procuram maior*

⁵⁸ Parecer do Cardeal da Mota sobre a instalação em Lisboa de uma manufactura de sedas. Lisboa Oriental, 09 de fevereiro de 1734. Jorge Borges de Macedo. O pensamento econômico do Cardeal da Mota. Contribuição para o seu estudo. *Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa*, série III, n. 04, Lisboa, 1960, p. 79-97.

⁵⁹ Duarte Ribeiro de Macedo. *Discurso sobre a transplantação dos fructos da Índia ao Brasil*. Paris, 10 de março de 1675. Manuscrito. BNRJ, Col. Linhares, Doc. 03, cota: I-29,14,3-4.

utilidade”. Justamente por isso é que D. Luís da Cunha argumentou que era preciso “*a criação de uma companhia, que como as mais fará partir os seus navios no tempo conveniente*”⁶⁰.

Os motivos são variados: “*o abandono do Estado da Índia*” em que naquele momento se encontrava o comércio; as grandes somas que “*a companhia deveria dar a Sua Majestade pelo privilégio exclusivo*”; controle do “*contrato do tabaco com mais vantagens para a Fazenda Real do que fazem os contratadores*”; melhor “*prover o Brasil de escravos*” etc. Quando aos riscos de investimento de capitais, D. Luís aconselhou que se bem fundamentada a Companhia não faltariam investidores, posto que “*quando são grandes as esperanças do lucro, logo se esquece a continência do perigo*”. A questão da formação do capital inicial da Companhia era um aspecto relevante para D. Luís. Isso porque havia uma insuficiência de capitais em Portugal e para garantir a participação do capital estrangeiro era preciso dar segurança aos investidores. De acordo com D. Luís, “*a liberdade e a segurança do comércio não se acorda bem com o governo despótico, que pode de uma hora para outra abolir a companhia, e servir-se do seu cabedal, prometendo satisfazer, sabe Deus quando, os interessados*”. Além de dar segurança aos investidores estrangeiros, era preciso garantir aberturas com a Espanha, já que “*para o negócio da Índia, e principalmente o da China, se não faz sem a prata de Espanha*”⁶¹.

Joaquim Romero de Magalhães considera esses debates e esforços pelo estabelecimento de companhias de comércio para a Ásia como parte das “*tentativas de recuperação*” dos negócios em Goa e Macau que foram, em grande medida, eclipsados pelo ouro do Brasil no início do século XVIII. “*Enquanto o ouro do Brasil ofuscava o comércio colonial português não se sentiu a necessidade de voltar a atenção para o que se passava na Ásia*”⁶², no entanto, desde os argumentos de D. Luís da Cunha até as ações do Marquês de Pombal, buscou-se formular novas associações comerciais para reaquecer a presença de portugueses no mercado chinês, como pode ser observado na constituição da malfada Companhia da Ásia Portuguesa de 1753⁶³.

Em 1765, o Ministro da Corte de Nápoles e Sicília apresentou a D. José I uma proposta para “*estabelecimento e instituição de uma Companhia Mercantil composta de interessados portugueses e sicilianos*” enviada por Fernando IV, o rei de Nápoles e Sicília. A proposta foi analisada na Junta do Comércio e os fins dessa companhia era promover um comércio direto entre a Sicília e Lisboa,

⁶⁰ D. Luís da Cunha. *Instruções política* [1736]. Introdução, estudo e edição crítica de Abílio Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 300-325.

⁶¹ D. Luís da Cunha. *Instruções política* [1736]. Introdução, estudo e edição crítica de Abílio Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 300-325.

⁶² Joaquim Romero Magalhães. As tentativas de recuperação asiática. In: Francisco Bethencourt; Kirti Chaudhuri. (Dir.). *História da Expansão Portuguesa*. Vol. 03: O Brasil na Balança do Império (1697-1808). Navarra: Temas e Debates, 1998, p. 43-59.

⁶³ Álvaro Teixeira Soares. *O Marquês de Pombal*. Brasília: EdUNB, 1983, p. 76-77.

com privilégio para os negociantes e casas comerciais de Palermo. A formação dessa companhia privilegiada entre os dois reinos previa que Portugal receberia, a partir de uma “*extração privilegiada*”, cevadas e favas a baixo custo num comércio direto. Em contrapartida, o negócio dos grãos mediterrânicos em Portugal deveria dar exclusividade ao porto de Palermo, bloqueando os negócios com Gênova. De acordo com uma carta do embaixador português em Áustria escrita em 1756 para o Marquês de Pombal, essa não era primeira vez que os Reinos de Nápoles e Sicília buscavam aliança portuguesa⁶⁴.

Os longos debates que se seguiram a essa proposta e as particularidades dos termos dessa companhia, levaram os deputados da Junta do Comércio, por unanimidade, a recomendar a reprovação do projeto ao rei. Alegaram ser “*prejudicial a agricultura e comércio de seus Vassallos e deixados os princípios políticos de que derivam os interesses da Nação tão sabidos e adotados pelo iluminado Ministério da Corte de Portugal*”⁶⁵.

Como foi analisado no capítulo 04, os genoveses eram grandes compradores de couros do Norte do Estado do Brasil: durante o funcionamento da CGPP, a praça de Gênova foi responsável por aproximadamente 60% de toda a compra de couro da região. Esse acordo, embora fosse anterior à companhia, inviabilizaria um relevante negócio já bem consolidado nos anos anteriores. Todavia, o que nos chama atenção nesse documento são os princípios políticos da Corte de Portugal. A referência a um iluminado ministro é, sem dúvidas, uma alusão às políticas econômicas adotada pelo Marquês de Pombal acerca do comércio europeu, que impediam um contrato exclusivo entre Portugal e Sicília.

Sebastião José de Carvalho e Mello, ainda enquanto enviado extraordinário português à corte britânica, produziu escritos e cartas entre 1741 e 1742, depois conhecidos como os “*escritos econômicos de Londres*”, os quais em grande medida, não só qualificaram o debate sobre o estado do comércio português, como apresentaram uma agenda que acabou se consolidando nos anos subsequentes a sua vida pública.

De acordo com Sebastião José de Carvalho e Mello, a riqueza e o engrandecimento da Inglaterra frente ao comércio português se deram à custa do atraso das atividades econômicas portuguesas desde o comércio, a navegação e a indústria. O problema residia no domínio comercial, ou melhor, no monopólio mercantil inglês, que impedia a capacidade e o crescimento de uma classe de comerciantes portugueses. Se os “*mercadores portugueses eram poucos, sem instrução, e não*

⁶⁴ Carta de Manuel Teles da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo em Lisboa. Áustria, 19 de novembro de 1756. In: Eugénio dos Santos. O Brasil pombalino na perspectiva iluminada de um estrangeirado. *Revista da Faculdade de Letras - História*, II série, vol. VIII. Porto: 1991, p. 99.

⁶⁵ *Correspondência da Legação de Nápoles em Lisboa*, 1765. ANTT, Ministérios dos Negócios Estrangeiros, cx. 503. Agradeço a Valter Lenine o acesso a esse documento.

dispunham dos capitais necessários, tudo que ao contrário acontecia em Inglaterra”, soma-se os atos que fizeram passar pelo Parlamento inglês com “*títulos diversos e paliados para disfarçarem a nossa jactura a que se ordenavam, inventaram fraudes e subterfúgios para inferirem sem razão ou lei as convenções antigas*”⁶⁶, monopolizando o comércio inglês em várias instâncias que vão de impostos menores para navios ingleses até fraudes nos produtos portugueses transportados por navios lusos.

“*O efeito natural do monopólio é a violência com que aquele que o faz obriga o que o padece a comprar por preço definido*”, sendo esse o efeito danoso que a Inglaterra provocava ao realizar a navegação, compra e venda dos seus produtos para Portugal. Em carta escrita ao Cardeal da Mota, Sebastião José explica que os monopólios, por via de regra, são contrários ao “*ditame político das máximas de Estado por dois princípios certos*”: primeiro porque coagem um determinado numero de pessoas a liberdade de fazer o negócio, e segundo, por causa “*das fraudes nos que administram o negócio que se monopoliza*”⁶⁷. Sendo assim, o monopólio entre dois reinos é inaceitável para Sebastião José, defendendo a liberdade do comércio.

Distinto é o entendimento de Sebastião José acerca do exclusivo colonial. “*A nenhum Estado da Europa é possível fazer o comércio da Ásia enquanto livre e vago, por isso aquelas cortes o limitaram pelo privilegio exclusivo entre os seus vassalos*”. Afinal, o exclusivo comercial para as colônias resulta um “*comércio seguro e perpetuo*”, porque é próprio, monopolizado. “*É também o mais útil este comércio pelo número infinito de pessoas que faz subsistir e enriquecer na Europa, ou no Continente, além das que se enriquecem nas mesmas colônias*”⁶⁸. Sebastião José defende o fim do monopólio inglês no comércio com Portugal, e a manutenção do exclusivo colonial do Brasil, que virá posteriormente com as companhias de comércio. Não existe contradição nenhuma no pensamento e, posteriormente, na ação de Sebastião José nesse ponto, dada a segura distinção realizada por ele entre o monopólio mercantil entre os reinos e o exclusivo colonial entre as metrópoles.

O panorama sobre a emergência das companhias de comércio e circulação das teorias e práticas a elas relacionadas até agora apresentadas nos dá uma visão geral sobre em que bases se assentou a economia política colonial portuguesa para a formação e funcionamento da Companhia

⁶⁶ Sebastião José de Carvalho e Mello. *Relação dos gravames que ao comércio e vassalos de Portugal se tem inferido e estão atualmente inferindo por Inglaterra*, 1741. In: Sebastião José de Carvalho e Mello. *Escritos econômicos de Londres, 1741-1742*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 1986, p. 33-34.

⁶⁷ *Carta de Sebastião de Carvalho e Melo ao Cardeal da Mota*. Londres, 19 de fevereiro de 1742. In: Sebastião José de Carvalho e Mello. *Escritos econômicos de Londres, 1741-1742*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 1986, p. 135-147.

⁶⁸ *Carta de Sebastião de Carvalho e Melo ao Cardeal da Mota*. Londres, 19 de fevereiro de 1742. In: Sebastião José de Carvalho e Mello. *Escritos econômicos de Londres, 1741-1742*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 1986, p. 147 e 42-43.

Geral de Pernambuco e Paraíba. No entanto, é preciso ainda particularizar alguns aspectos que englobam os debates em torno da fundação da CGPP.

Uma companhia para o Norte do Estado do Brasil

Jean-François Melon escreveu um dos tratados de economia política mais apreciados pelo Marquês de Pombal. Em seu *Essai politique sur le commerce* de 1734, Melon discorre sobre os tipos de colônias, as principais orientações que seguiram as monarquias para exploração e povoamento, defendendo, entre outras ideias que “*as colônias são necessárias às Nações e os escravos são necessários às Colônias*”, assim com as Companhias privilegiadas são necessárias por “*encorajar os empresários*” aos investimentos no comércio ultramarino, sendo necessário que o Governo metropolitano se envolva na gestão das Companhias a fim de minimizar as objeções nas colônias⁶⁹.

A fórmula sugerida por Melon foi seguida pelo Marquês de Pombal e ele não se furtou em explicar aos governadores coloniais os meandros das políticas econômicas que imperava nas companhias e qual a participação deles na preservação desses aspectos. Numa carta particular escrita pelo Marquês de Pombal ao Governador de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva em 1758, ou seja, um ano antes da fundação da CGPP, o Marquês informou alguns pormenores sobre a futura instalação da Companhia. Argumentou que o rei havia decidido sobre a instalação da companhia como “*único meio eficaz que pode conduzir a esse Estado ao desejoso fim de se levantar rico e poderoso, das ruínas em que há muitos anos se acham sepultados os cabedais e as forças*”. Em consonância com as praças de Lisboa e Porto, tendo assim a mesma “*força e coação*” que já tem a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão é que se deve vender os efeitos europeus na colônia, “*extrair da costa da África*” o braço escravo para a produção e “*obrigar os estrangeiros a que lhe comprem os frutos que produz este governo*”⁷⁰. Força e coação são os termos utilizados pelo Marquês para definir, em linhas gerais, o método pelo qual a companhia deveria atuar dos dois lados do Atlântico.

A deficiente indústria portuguesa obrigava que grandes somas de fazendas a serem comercializadas nas colônias fossem adquiridas no estrangeiro. Sendo assim, a companhia progrediria se ela comprasse as fazendas europeias apenas de casas estrangeiras que comprassem os

⁶⁹ Jean-François Melon. *Essai politique sur le commerce*. Paris: s/e, 1734, p. 51-78. Diogo Ramada Curto; Paula Gonçalves. *Livros dos séculos XVI a XVIII da Biblioteca do Ministério dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: BNP/ Instituto Diplomático Português, 2015, p. 61.

⁷⁰ *Carta de Sebastião José de Carvalho e Melo para Luís Diogo Lobo da Silva*. Belém, 16 de setembro de 1758. Manuscrito. ANTT, Ministério do Reino, Departamento de Serviços, Maço 21, doc. 51.

produtos da América. Da mesma forma, era preciso levar em consideração que os negociantes estrangeiros, cientes do grande cabedal e competentes número de navios sob nome da companhia, temiam que ela passasse a realizar negociações direto de Lisboa para os demais portos do norte da Europa e mediterrâneo. Esse seria o motivo pelo qual o Marquês advogou pelas vantagens que os produtos coloniais vendidos a companhia alcançariam em Lisboa, pois os estrangeiros acabariam comprando as mercadorias em regime de parceria entre a Companhia e os negociantes estrangeiros.

Escrevendo novamente para Luís Diogo no mesmo ano e dia, Sebastião José saúda o governador pela destreza com que vinha operando os negócios na Capitania de Pernambuco e argumentou pelo principal aspecto da economia política da companhia que ia ser fundada: a circulação e o crédito. Usou, como exemplo, o negociante do Maranhão Lourenço Belfort, “*que vivia tão pobre com os mais habitantes da referida cidade*”. Já nas primeiras carregações da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, “*tomou fiados em Negros e fazendas*” e estabeleceu uma fábrica de curtir sola. Com as vendas de seus produtos pela Companhia em Lisboa, liquidou os débitos e ainda saiu com grandes lucros. Sendo assim, o governador deveria entender que esse era o papel da Companhia: “*tomam negros e fazendas a crédito, e remetem depois à Companhia os gêneros que lavram ou fabricam*”⁷¹.

Baseadas, em grande medida, nas negociações creditícias, as companhias de comércio pombalinas aumentaram em sobremaneira a oferta de crédito para a expansão das lavouras e aquisição do braço escravo. O crédito, “*de todas as instituições e técnicas econômicas introduzidas pela colonização*”, foi “*a mais estranha à lógica da economia pré-capitalista*”, por fazer referência “*a um futuro abstrato definido por um contrato escrito e garantido por todo um sistema de sanções e que, com a noção de juro, faz intervir o valor contabilizável do tempo*”⁷², como apontou Pierre Bourdieu. O tempo do produtor e do comerciante não era mais marcado pela produção e oferta de mercadorias, mas pelo tempo do crédito e dos juros. Richard Cantillon argumentou que a existência dos juros atesta a existências de “*empresários capazes de fazer o dinheiro e as mercadorias que eles emprestam dar lucro*”, sendo necessário ao giro do capital tanto um como o outro: crédito e juros⁷³.

Um relevante tratado sobre circulação e crédito surgiu na França em 1770 sob a pena de um negociante sefardita português radicado em Amsterdã. Isaac de Pinto (1717-1787) foi assessor do

⁷¹ Carta de Sebastião José de Carvalho e Melo para Luís Diogo Lobo da Silva. Belém, 16 de setembro de 1758. Manuscrito. ANTT, Ministério do Reino, Departamento de Serviços, Maço 21, doc. 52.

⁷² Pierre Bourdieu. Práticas econômicas e disposições temporais. In: _____. *Esboço de uma teoria da prática*. Oeiras: Celta Editora, 2002, p. 262.

⁷³ Richard Cantillon. *Ensaio sobre a natureza do comércio em geral*, 1755. Curitiba: Segesta, 2002, p. 124.

rei William IV de Orange em matérias de finanças e acionista da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, a WIC, tendo participado inclusive do conselho diretor. Isaac de Pinto tratou da circulação do dinheiro e do crédito dentro de uma chave de análise que ele chamou de “*jogo no mercado acionário*”, apontando para o fato de que todo o ouro e a prata que existia entesourado na Inglaterra e na França na segunda metade do século XVIII não chegava a cobrir metade dos créditos que esses Estados e suas respectivas instituições bancárias e companhias de comércio tinham circulando nas praças europeias. Os créditos constituíam a possibilidade virtual de ampliar os negócios e mover um montante maior de capital, o que em grande medida não era compatível exatamente com o valor de metal amoeado existente: “*o dinheiro não aumenta, ele transmite suas qualidades aos fundos pela renda que a eles está ligada*”. O que aumentou, para Isaac de Pinto, foi a massa de ouro e prata com a exploração da América, que por sua vez, incrementou ainda mais “*o comércio, o luxo, a navegação, as manufaturas. A circulação tinha necessidade de mais rapidez e por um paradoxo singular, o dinheiro também precisou de mais representantes*”⁷⁴.

Isaac de Pinto também apontou que a formação das companhias holandesas e inglesas a partir de capitais de grande negociantes acionistas e a alta rentabilidade alcançada por esses negócios ultramarinos provocou um endividamento do Estado holandês e inglês com as companhias através de empréstimos baseado nos juros. Usando da fórmula “*quando se paga os juros tudo está certo*”, as companhias foram fundamentais para a composição de uma inovadora fórmula de enriquecimento dos nascentes estados nacionais: tomar dinheiro emprestado a juros e aplicar no desenvolvimento econômico das nações, ou seja, criar a dívida pública.

Ocorre que o *modus operandi* da CGPP em relação a seus créditos seguiu uma lógica bem diferente. Como veremos no capítulo seguinte, quem se endividou foi a própria Companhia com o Estado português, uma prática totalmente contrária a fórmula adotada pelas companhias holandesas e inglesas, como apontou Isaac de Pinto. Isso porque os negociantes portugueses não dispunham de capital suficientes, boa parte desses capitais estavam entesouradas nas instituições religiosas e o rei absolutista não inspirava confiança para um livre investimento estrangeiro em vultosas somas, provocando uma participação maior do Estado e o empréstimo de dinheiro a ser pago com juros pela companhia. Na outra ponta do negócio, ou seja, na colônia, o crédito foi a fórmula encontrada pela companhia para exercer um domínio sobre a produção dos colonos, especulavam os preços dos efeitos da terra e sustentar o monopólio comercial da companhia. O endividamento tinha como

⁷⁴ Richard H. Popkin. Hume and Isaac de Pinto. *Texas Studies in Literature and Language*, vol. 12, nº. 03, Texas, 1970, p. 417-430 e Isaac de Pinto. *Tratado da circulação e do crédito*, 1770. Curitiba: Segesta, 2015, p. 52-65. (Tradução de *Traité de la circulation et du crédit*.).

pressuposto sufocar o enriquecimento dos colonos e alcançar a rentabilidade máxima dos negócios para os acionistas.

Outro relevante ponto do pensamento econômico de Isaac de Pinto que está presente nas práticas das companhias pombalinas foi o tempo de vigência do monopólio na colônia. De acordo com o economista, para se chegar a um estado de paz no comércio entre as potências ultramarinas era preciso primar por uma *“confederação íntima com os países comerciantes, uma garantia solene e recíproca das colônias, baseado em interesse comum e o bem geral, poderiam estabelecer a confiança e um sistema novo que faria a felicidade do gênero humano e a glória do século”*. Ideias essas que antecipam as perspectivas de Adam Smith sobre a reciprocidade do comércio e os acordos mercantis. Fato é que Isaac de Pinto argumenta que *“cada país comerciante precisa de pelo menos vinte anos para estabelecer e melhorar o interior da sua administração e o comércio que estiver no âmbito de sua força”*⁷⁵, permitindo assim que se alcance as mudanças necessárias para estabelecer essa confiança entre as potências mercantis.

Tanto a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, como a de Pernambuco e Paraíba, já estabelecem o fim do seu funcionamento nos seus estatutos. O monopólio conferido a elas foi de vinte anos, embora conste a possibilidade de renovação, mesmo que nenhuma o tenha sido. O Marquês tinha ciência que o duro monopólio conferido às regiões não se sustentaria durante longos anos e estava informado das sangrentas revoltas e motins ocorridos em Carracas contra a Real Companhia Guipuzcoana fundada em 1728, sendo que no ano de fundação da CGPP já se passavam 31 anos de comércio exclusivo da Companhia⁷⁶. O tempo determinado do monopólio conferiria legitimidade ao funcionamento. Isso porque possivelmente desencorajaria as revoltas na colônia, pelo menos em proporções mais alarmantes, como de fato se deu, e davam segurança aos investidores contra perda de capitais e equipamentos investidos na Companhia caso houvesse revoltas, como os barcos particulares que entrava no pagamento de ações. Nossas pesquisas também apontam para a possibilidade projetada pelo Marquês de que 20 anos de monopólio seriam suficientes para alavancar a fortuna dos negociantes portugueses acionistas e, assim como demonstrou Nuno Madureira, acelerar o desenvolvimento da indústria portuguesa.

De acordo com Madureira, *“a colaboração entre as companhias pombalinas e as manufaturas reais não deriva de nenhum compromisso contratual, mas da convergência política de interesses entre a Coroa e usufrutuários do monopólio”*⁷⁷. Essa relação entre companhias nas

⁷⁵ Isaac de Pinto. *Tratado da circulação e do crédito*, 1770. Curitiba: Segesta, 2015, p. 264.

⁷⁶ Arantzazu Amezága Iribarren. *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Crónica sentimental con una visión historiográfica. Los años áuricos y las rebeliones (1728-1751). *Sancho el Sabio*, revista de cultura e investigación vasca, vol. 23, 2005, 167-208.

⁷⁷ Nuno Luís Madureira. *Mercado e privilégios*. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, p. 96-97.

colônias que fornecem matérias-primas e indústrias nas metrópoles que produzem manufaturas foi um dos carros chefes das políticas e práticas econômicas, “*acolhedora para o capital comercial*”, possibilitando assim “*que os recursos financeiros fossem acumulados mais facilmente, preservados melhor e empregues de forma mais produtiva do que noutras paragens*”⁷⁸, permitindo assim a industrialização europeia a custo de mão de obra africana, terras americanas e matérias-primas coloniais.

⁷⁸ Kenneth Pomeranz. *A grande divergência: a China, a Europa e a construção da economia mundial moderna*. Lisboa: Edições 70, 2013, p. 192-193.

CAPÍTULO 07

OS NEGÓCIOS GLOBAIS DE UMA COMPANHIA COLONIAL

“Tem as Companhias por máxima da sua Instituição, não só regular o que precisamente se deve comprar aos Estrangeiros, mas preferir as Manufaturas Nacionais para que com o certo consumo se possam adiantar, evitando quanto seja possível a extração das Riquezas do Reino, e tem por máxima animar a Agricultura nas Colônias, e sustentar a estimação dos seus frutos para que não venham a aniquilar-se”.

Francisco Xavier de Mendonça Furtado, 1755¹.

“Todo o estanque, todo o arrendamento..., todas as Companhias, são tantos monopólios”.

Ribeiro Sanches, 1764².

O texto *“Razões políticas pelas quais as Companhias Gerais do Comércio se julgam úteis e necessárias no Reino de Portugal”* escritos em 1755 por Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês de Pombal, quando este ainda se encontrava nas missões demarcatórias de fronteiras e de erguimento de fortificações no Estado do Grão-Pará e Maranhão, apresenta diversas justificativas para a criação de companhias monopolistas de comércio no Brasil. Francisco Xavier defende o projeto de estabelecimento de quatro companhias para as principais praças mercantis do Brasil. O principal objetivo dessas companhias era regular o comércio colonial em benefício de um grupo mais reduzido de mercadores. Uma vez estabelecidas, elas iriam comandar a compra e o envio de produtos europeus para o Brasil, com preferência para os produtos nacionais, incentivando assim a indústria portuguesa. Entre outros aspectos que seriam regulados pelas companhias, Francisco Xavier previa que os preços dos produtos vendidos no Brasil seriam acrescidos de, pelo

¹ Francisco Xavier de Mendonça Furtado. *Razões políticas pelas quais as Companhias Gerais do Comércio se julgam úteis e necessárias no Reino de Portugal*, 1755. Manuscrito. AHU, Pará, cx. 39, doc. 3.674.

² Ribeiro Sanches. *Economia política e civil nos Reinos de Portugal, Brasil e Algarves*, 1764. Manuscrito. ANTT, Condes de

² Ribeiro Sanches. *Economia política e civil nos Reinos de Portugal, Brasil e Algarves*, 1764. Manuscrito. ANTT, Condes de Linhares, mc. 26, doc. 35.

menos, 45% em cima dos preços adquiridos, cobrindo assim custos como: fretes, emolumentos, taxas e as comissões de negociação para a Companhia³.

Em 1755, no processo de fundação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhã, a primeira das quatro companhias monopolistas defendidas por Francisco Xavier, provocou debates sobre o tema e manifestações contrárias ao projeto. Os homens de negócio lusitanos organizados em torno da Mesa do Espirito Santo da Pedreira, uma antiga irmandade ou confraria fundada no século XV que assumiu o papel institucional de representar junto à Coroa os homens de negócio⁴, apresentaram um extenso documento intitulado “*Representação feita pelos Deputados da Mesa do Espirito Santo dos Homens de Negócio de Lisboa contra a instituição da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*”. As críticas inicialmente vieram por aforismos: “*a ruína do comércio na justa ponderação de um estanco, ou monopólio*”; “*os interesses reduzidos ao particular*”; “*enriquecidos poucos para empobrecerem muitos*” e “*o estanco geral é nocivo aos povos, a falta de liberdade destrutiva do mesmo comércio*”⁵.

São ainda citadas diversas passagens do livro de Bernardo Pereira de Berredo publicado pela primeira vez em 1749 sobre a experiência e os malefícios de uma companhia instalada no Maranhão em 1682, a Companhia de Comércio do Maranhão ou Companhia do Estanco do Maranhão. Uma passagem do livro de Berredo que descrevia os “*clamores dos povos pela escandalosa contravenção das condições do assento, porque a ambição dos contratadores, para melhor encher as suas medidas, não vendia gênero pelas pautas dos preços*”⁶, foi usada para exemplificar que os monopolistas não respeitaram os preços estipulados, como queria Francisco Xavier. O documento apresentado a D. José I e lido por Sebastião José de Carvalho e Melo foi enfático na sua posição contra o monopólio da Companhia. “*No estado de liberdade, que se pode considerar o da inocência, cada um compra o que lhe convém. Nos puros termos de um estanco cada um compra*

³ Francisco Xavier de Mendonça Furtado. *Razões políticas pelas quais as Companhias Gerais...* e Arnaldo Antônio Pereira. Para uma caracterização da política colonial pombalina: a administração de Francisco Xavier de Mendonça Furtado no Estado do Grão-Pará e Maranhão (1752-1759). *Actas das Primeiras Jornadas de História Moderna*. v. 2, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 1986, p. 1075-1095.

⁴ Eulália Maria Lahmeyer Lobo. *Alguns aspectos da história da Mesa do Bem Comum dos Mercadores*. Séc. XVII e XVIII. Separata do V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros. Coimbra: 1965; Jorge Miguel Viana Pedreira. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo* (1755-1822). Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. 1995. fls. 624. Tese (Doutoramento em Sociologia) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa-PT, 1995, p. 60-68 e João Lúcio de Azevedo. *Estudos de história paraense*. Pará: Typ. de Tavares Cardoso, 1893, p. 55.

⁵ *Representação feita pelos Deputados da Mesa do Espirito Santo dos Homens de Negócio de Lisboa contra a instituição da Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão*, 1755. In: Antônio Carreira. *As companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969, p. 373-403. Ver tb.: *Instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1755; Manuel Nunes Dias. *A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*. Separata da Revista de História, São Paulo, vol. 37, 1971 e Antônio Carreira. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. 2 vol. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988.

⁶ Bernardo Pereira de Berredo. *Annaes históricos do Estado do Maranhão*. Lisboa: Officina de Francisco Luiz Ameno, 1749, p. 586.

ainda aquilo que não quer”. A mesma coisa se dá nos “*gêneros livres pode cada um escolher. Nos gêneros estancados há de cada um aceitar o que o contratador lhe quiser dar*”. Não escapou à análise o impacto que “*tantos e tão duplicados privilégios*” tiveram sobre os pequenos e médios negociantes portugueses atuantes no comércio atlântico, pois ficariam de fora do negócio uma vez que não dispunham de capital suficiente para aquisição das ações.

O ponto alto do documento, em nossa opinião, está no argumento da incompatibilidade da Companhia nas próprias colônias. Afinal, “*nos países estranhos verdade é, que por meio das Companhias tem subido o negócio aos mais avultados lucros: mas não se assinará companhia com exercício de vassalos para vassalos, e de domínios para domínios, e os vassalos todos estão sujeitos ao mesmo príncipe*”. Lembravam ainda que a Inglaterra e a Holanda tinham “*grandes e avultadas companhias, mas essas Companhias não se dirigem aos domínios de Inglaterra ou Holanda, [mas] buscam diversos países onde o comércio floresce, extraindo forças alheias sem debilitar as próprias*”.

As companhias fundadas pelo Marquês, inclusive a CGPP, foram pensadas para operar através de certos elementos inovadores e inéditos na história das companhias de comércio europeias, e, particularmente, as portuguesas, tais como: largos créditos para o financiamento da produção e da aquisição de escravaturas e fomento a produção agrícola de novos produtos. Esse novos aspectos podem ser observados, simbolicamente, no fato de na nomenclatura das companhias coloniais (Grão-Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba) e das metropolitanas (Douro e Algarve) conter o termo *geral*. Na nomenclatura de uma companhia portuguesa o termo geral se fez presente pela primeira vez na pioneira companhia fundada para o Brasil em 1649, pois detinha ambições parecidas: reestruturar a produção do açúcar a partir de créditos e do comércio de mercadorias na mão dos portugueses e, com a retomado do comércio do açúcar, financiar as guerras de restauração da região contra o domínio holandês. Nesse sentido, essas companhias não visavam somente o comércio, ou seja, a circulação, mas também previam financiamentos e fomento produtivo.

Seguimos, portanto, a pista enunciada por Jorge Borges de Macedo, para quem as Companhias só são compreendidas quando ligadas a uma “*organização geral do comércio e a uma garantia de mercados*”⁷. Acrescentamos ao argumento a questão do crédito e fomento à produção. Esse aspectos das companhias coloniais foram recentemente discutidas por Kenneth Pomeranz, para

⁷ José Borges de Macedo. Companhias de comércio. In: Joel Serrão. (Dir.). *Dicionário de História de Portugal*. Vol. 02, C-F. Porto, PT: Livraria Figueirinhas, 1965, p. 122-130.

quem as companhias comerciais coloniais poderiam ter contribuído para o crescimento europeu por estarem bem organizadas e não competirem com os imitadores nacionais dos seus produtos⁸.

Analisando esse mesmo problema, Manuel Nunes Dias afirmou que as companhias pombalinas não eram apenas de negócio, mas também de incentivo à agricultura, incremento a escravatura, ampliação das forças produtivas, modernização dos engenhos⁹. Como veremos ao longo desse capítulo, acrescentamos ao debate da especificidade das companhias pombalinas, o problema do crédito fornecido aos agentes econômicos e, eventualmente, a execução de dívidas como um fator diferenciador em relação as companhias europeias do século XVII.

De acordo com João Lúcio de Azevedo, o documento enviado pelos homens de negócio de Lisboa contra a Companhia irritou Sebastião José de Carvalho e Melo por ter exposto “*todos os sofismas econômicos, todas as previsões erradas, todos os danos prováveis, que o exame dos prolixos estatutos facilmente deixava adivinhar*” da Companhia¹⁰. A resposta veio rápido e com poucos dias D. José I aboliu a Mesa dos Homens de Negócio, alegando que alguns negociantes “*empregavam maliciosamente*” seus abusos, “*arruinando inadvertidamente o comércio geral*”¹¹. Além disso, os homens de negócio que assinaram o documento foram perseguidos, alguns degredados e outros presos.

Francisco Xavier de Mendonça Furtado defendeu o crescimento da indústria nacional através do domínio do comércio colonial nas mãos de uma companhia acionista, já que permitiria que os mesmo homens envolvidos na Companhia lucrassem com o estabelecimento de indústrias para abastecer o comércio colonial. Por outro lado, alguns homens de negócio contra argumentaram, baseados no monopólio que estaria reservado para aqueles que detinham capital suficiente para ser acionista da Companhia. Nem o projeto de Francisco Xavier se completou na plenitude, nem tampouco os contrários à companhia estavam corretos em suas previsões.

Esse capítulo analisa alguns aspectos particulares da formação, o funcionamento e o longo processo de liquidação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba fundada em 1759, que

⁸ Kenneth Pomeranz. *A grande divergência: a China, a Europa e a construção da economia mundial moderna*. Lisboa: Edições 70, 2013, p. 326.

⁹ Manuel Nunes Dias. *Companhias versus Companhias na competição colonial*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1978. (Separata da Revista Portuguesa de História, tomo XVI), várias páginas.

¹⁰ João Lúcio de Azevedo. *Estudos de história paraense*. Pará: Typ. de Tavares Cardoso, 1893 p. 57.

¹¹ *Alvará que aboliu a Confraria do Espírito Santo da Pedreira*. Lisboa, 30 de setembro de 1755. In: Antônio Delgado da Silva. *Collecção da Legislação Portuguesa, 1750-1762*. Lisboa: Typ. Maigrense, 1830, p. 396-397. Sobre o assunto, ver tb.: João Lúcio de Azevedo. *O Marquês de Pombal e sua época*. Rio de Janeiro: Annuario do Brasil; Lisboa: Seara Nova; Porto: Renascença Portuguesa, 1922, p. 136-140; Francisco José Calazans Falcon. *A prática mercantilista em Portugal durante a época moderna: papel-chave da Junta do Comércio*. *Revista de História da Universidade Severino Sombra*, vol. 01, n.º 01, 2002, Rio de Janeiro, p. 5-27 e _____. *A Época Pombalina*. Política econômica e monarquia ilustrada. São Paulo: Ática, 1982, p. 311-316.

operou entre 1760 e 1780, um regime de monopólio comercial no Norte do Estado do Brasil. Levando em consideração nossa hipótese de pesquisa e que os debates sobre a fundação e o funcionamento da CGPP não começam em 1760 e tampouco que o giro do capital da Companhia parou de circular depois de 1780, discutiremos alguns questões pontuais que excedem os limites temporais do funcionamento da Companhia na região.

Importante notar que um dos objetivos desse capítulo é problematizar a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba enquanto uma instituição mercantil criada no século XVIII em meio a um leque de sociedades mercantis ou associações dos negociantes já existentes, que buscavam também representar seus interesses frente ao Estado e, por outro lado, como o Estado português acabou se aproveitando da Companhia para o controle do comércio e ainda, para aumentar os rendimentos da Coroa. Além disso, entendemos ser necessário estudar a relação das sociedades mercantis previamente existentes na região, como por exemplo, a Casa Comercial de João da Costa Soares e Francisco Gomes da Costa, com a Companhia de comércio ¹².

Muitas das questões aqui tratadas foram desdobradas do trabalho pioneiro de José Ribeiro Júnior, para quem, através do funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, “*podem-se observar todos os elementos integrantes do antigo sistema colonial*”¹³. Partindo desse pressuposto, avançamos em algumas questões apresentadas ao longo desse capítulo. Na primeira, discutiremos a formação do capital acionista da Companhia em Portugal e no Brasil e o impacto dela no cenário mercantil no Norte do Estado do Brasil, atentando para alguns exemplos de sociedades mercantis privadas que se associaram a companhia, possibilitando assim sua permanência comercial na região. Na segunda parte, analisaremos algumas negociações da Companhia em dimensões e escalas diferentes: na região, no atlântico e na Europa, atentando para as formas e os ganhos tanto da companhia globalmente, como de seus respectivos sócios individualmente. Por fim, demonstraremos que, depois de 1780, mesmo com a perda do monopólio na região, a Companhia não deixou de existir, tendo atuado para cobrar as dívidas dos negociantes no Norte do Estado do Brasil, assim como continuou realizando negócios, com capitais próprios, oriundos das negociações coloniais, como foi o caso da primeira viagem realizada pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba para a China.

¹² Fernando Novais. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial* (1777-1808). 9 ed. São Paulo: HUCITEC, 2011. (1 ed. 1979), p. 190-191; Frédéric Mauro. Merchant communities, 1350-1750. In: James Tracy. (Dir.). *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, p. 255-286; Sheilagh Ogilvie. *Institutions and European trade. Merchant guilds, 1000-1800*, Cambridge: Cambridge University Press, 2011, várias páginas, notadamente 414-434; Philip T. Hoffman. What do States do? Politics and Economic History. *The Journal of Economic History*, vol. 75, n°. 02, June 2015, p. 303-332.

¹³ José Ribeiro Júnior. *Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780*. São Paulo: HUCITEC, 1976, p. 3-4.

O MONOPÓLIO POR AÇÕES

A fundação e funcionamento da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão a partir de 1755 suscitou diversos projetos para a criação das mais variadas companhias. Por exemplo, a partir de 1757 foram enviadas ao Conselho Ultramarino variadas cartas e requerimentos dos homens de negócios, senhores de engenho, lavradores de cana, fazendeiros e curtidores de couro para a fundação de companhias de comércio a partir da praça do Recife. Uma companhia para resgate de escravos na África, outra para a exploração de salitre e possíveis metais preciosos na região dos Cariris (sertão do Rio Grande do Norte com o Ceará) e uma terceira para exploração das carnes secas do sertão das Ribeiras do Piranhas-Assú e Jaguaribe. Pelo menos três companhias diferentes foram solicitadas a D. José I a partir da Câmara do Recife. Nenhuma foi atendida, pelo menos da forma que queriam os colonos¹⁴.

Por outro lado, foi bem sucedida a iniciativa, impulsionada pelo futuro Marquês de Pombal, de alguns dos grandes negociantes lisboetas, tais como José Rodrigues Bandeira, primeiro provedor da Junta do Comércio fundada em 1755; Inácio Pedro Quintela, envolvido em diversos contratos e estancos no Brasil, como da pesca da Baleia; Policarpo José Machado e Anselmo José da Cruz, investidores em negócios rentáveis como o tabaco, diamantes e escravos, só para citar alguns¹⁵, que levaram ao rei D. José I o projeto da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1759.

A companhia se propunha a realizar investimentos na região, ampliando a produção dos gêneros coloniais tradicionais e incentivando a produção de novos, para tanto, a Companhia deveria garantir o fornecimento de escravos e o crédito necessário para os produtores da região. A contrapartida do projetado desenvolvimento econômico da região seria o “*o comércio exclusivo das duas capitanias de Pernambuco e Paraíba com todos os seus Distritos*” por 20 anos. Dessa forma,

¹⁴ Sobre as muitas solicitações para companhias de comércio em Pernambuco, ver: José Ribeiro Júnior. *Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780*. São Paulo: HUCITEC, 1976, p. 74-81 e Érika Simone de Almeida Carlos Dias. “*As pessoas mais distintas em qualidade e negócio*”: elites, relações políticas e a Companhia de Comércio em Pernambuco na segunda metade de Setecentos. 572 p. Tese (Doutorado em História - Especialidade em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa). Lisboa: FSCH-UNL, 2014, p. 135-137.

¹⁵ Jorge Miguel Viana Pedreira. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo*, várias páginas; Carlos Guimarães da Cunha. *Negociantes, mercadores e traficantes no final da monarquia absoluta*. A burguesia mercantil em Portugal, dos anos finais do século XVIII até o início da Revolução Liberal. Lisboa: s/e, 2014, várias páginas; José Capela. *As burguesias portuguesas e a abolição do tráfico da escravatura, 1810-1842*. Porto: Afrontamento, p. 22-24. Fernando Dores Costa. Capitalismo e serviços: empréstimos, contratos e mercês no final do século XVIII. *Análise Social*, vol. XXVII (116-117), 1992, p. 441-460; Maria do Rosário Castiço de Campos. A Fábrica de Papel de Lousã e o processo de industrialização de Portugal. *Revista da Faculdade de Letras, História*. Porto, III série, vol. 10, 2009, p. 145-150; Alexandre Vieira Ribeiro. O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII. *Locus*, Revista de História, Juiz de Fora, v. 12, n.º 02, 2006, p. 9-27; Manuel Benavente Rodrigues. Os homens do Erário Régio. *Pecunia*, núm. 13, julho-diciembre 2011, p. 59-81 e Nuno Luís Madureira. *Mercado e privilégios*. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, p. 83-98.

somente a Companhia poderia levar ou trazer mercadorias, gêneros e frutos da Europa para o Norte do Estado do Brasil e vice-versa, e também para as demais capitanias do Brasil. O comércio interior na região continuaria a operar como de costume.

Em agosto do mesmo ano, o rei aprovou a instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba¹⁶. A partir de agora trataremos de alguns aspectos que julgamos relevantes presente nos Estatutos da Companhia. Em primeiro lugar, os símbolos e motivos que foram escolhidos para representar a nova instituição mercantil.

Sob o signo de uma estrela que representa a fonte de luz, associado a renascimento, seguido dos dizeres em latim tributados ao evangelista Mateus, *Ut luceat omnibus*, ou seja, ‘dá a luz a todos’, como já havia afirmado o Pe. Antonio Vieira em um dos seus sermões; associado a uma imagem de Santo Antonio, “*santo que depara as coisas perdidas*”, padroeiro de Portugal, que figura no nome original da Vila de Santo Antonio do Recife, e que em 1203, em Pádua, depois de viajar pregando em diversos reinos, fez com que as lojas dos “*mercadores e vendeiros [...], e ninguém trabalhava até que tornavam da pregação*”, foi instituída a nova companhia¹⁷.

¹⁶ *Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1759, p. 15.

¹⁷ “*Neque accendunt lucernam, et ponunt eam sub modio, sed super candelabrum, ut luceat omnibus, qui in domo sunt*” ou “*Nem se acende a candeia e se coloca debaixo do alqueire, mas no velador, e dá luz a todos, que estão na casa*” (Mateus 5, 15). Padre Antonio Vieira. Sermão de Santo Antonio, 1657. In: _____. *Sermões*. Vol. XII. Erechim: Edelbra, 1998 e Frei Diogo do Rosário. *Flos Sanctorum*: história das vidas dos cristãos. Lisboa: Antonio Craesbeeck de Mello, 1681, p. 531.

Aprovado o projeto, era preciso reunir o fundo mínimo necessário estimado em 3.400.000 cruzados, distribuídos em 3.400 ações no valor de 1.000 cruzados cada uma. Fosse em dinheiro, produtos coloniais ou em barcos, “*em troca de sua entrada o sócio recebia um título negociável que tomava o nome de ação*”¹⁸. O período destinado para a compra das ações foi de três meses para Portugal continental, seis meses para as ilhas e de um ano para toda a América portuguesa.

As questões concernentes a compra e vendas de ações, depois do início do funcionamento da Companhia, foram reguladas e documentadas em livros específicos e estiveram relacionados a venda inicial, ou seja, a cessão de apólice para vendas ou mudança de titular das ações que transcorreram durante os 20 anos de funcionamento da Companhia, se dava em função dessa venda inicial. Por exemplo: as ações nº 300 a 306 e 1.745 a 1.747, totalizando 9 ações, foram adquiridas entre 1759 e 1760 pelo negociante de couros de Recife, Luís da Costa Monteiro. Quando do seu falecimento, as mesmas 9 nove ações, com as mesmas numerações, foram transferidas para seu filho, Domingos da Costa Monteiro¹⁹.

No Norte do Estado do Brasil, o então Governador de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva fez circular, em dezembro de 1759, um bando convocando os interessados em adquirirem as ações da Companhia. Além disso, em uma carta enviada ao Senado da Câmara de Natal, o Governador de Pernambuco, ao repassar as ordens reais sobre a fundação da Companhia, afirmava que “*o único e eficaz meio que pode conduzir este estado ao desejado fim de se levantar rico e poderoso*” superando os “*muitos anos se acha sepultado na falta de cabedais e forças que são próprias de sua fertilidade*”, é estabelecendo uma “*bem e regulada Companhia Geral de Comércio com as mesmas condições da do Grão-Pará e Maranhão*”. Na carta, o Governador também convidou a todos os homens de negócios interessados em se associar à Companhia, que fossem, com o dinheiro necessário a compra das ações, na residência do Capitão-Mor, entre as duas e seis horas da tarde, fazer suas declarações e compra de ações. A carta também afirmava que “*aquele que senão aproveitar deste benefício na presente ocasião será excluído de se poder [...] gozar os privilégios, que o mesmo Senhor [Rei] faculta aos correligionários acionistas*”. Ressaltando o fato de que uma vez acionistas da Companhia, esses poderiam ter com mais facilidades “*hábitos das Ordens Militares*”²⁰.

¹⁸ Rui Manuel Figueiredo Marcos. *As Companhias Pombalinas* – contributo para a história das sociedades por ações em Portugal. Dissertação de Doutoramento em Ciência Jurídico-Históricas apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. Coimbra: Almedina, 1997, p. 431; 456.

¹⁹ *Cessões de Apólice nº 300 a 306 e 1.745 a 1.747*. Lisboa, 28 de agosto de 1769. Manuscrito. ANTT, Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, Livro Primeiro de Cessões, liv. 327, p. 157v.

²⁰ *Registro de um bando que mandou lançar nesta Capitania o Ilmo. Ex. Sr. Governador e Capitão General Luís Diogo da Silva, General dessas Capitánias sobre a entrada da Companhia de Negócio que sua Majestade manda na forma estabelecida no Grão-Pará e Maranhão*. Natal, 20 de dezembro de 1759. Manuscrito. IHGRN, RCPSCN, cx. 03, liv. 10, p. 153-153v e Fernanda Olival. O

Ao serem integralizadas as vendas totais das ações iniciais, o que ocorreu somente por volta de 1763, Ribeiro Júnior chegou ao seguinte quadro analítico: 429 sócios adquiriram as 3.400 ações, formando o capital social originário da Companhia. Negociantes, senhores de engenho, lavradores e curtidores de sola no Norte do Estado do Brasil adquiriram 329 ações, sendo 303 em Pernambuco distribuídos entre, pelo menos, 22 pessoas. As demais 26 ações provavelmente foram adquiridas por negociantes de tabaco das Alagoas, senhores de engenho da Paraíba ou homens de negócio do Rio de Janeiro e Maranhão. Na Bahia e Angola foram adquiridas 3% das ações, enquanto os negociantes do Porto adquiriram 17%. Quase 2.500 ações, ou seja, mais de 70% do capital inicial da Companhia adveio de sócios da praça de Lisboa, o que não significou ser somente capital português²¹.

Entre os acionistas originários da Companhia figuravam o negociante inglês de pau-brasil David Purry e os negociantes e curtidores de couro de Pernambuco Domingos da Costa Monteiro e Luís da Costa Monteiro. A permanência da sociedade de David Purry no negócio do pau-brasil esteve condicionada a sua efetiva participação enquanto acionista na Companhia, assim como os irmãos Costa Monteiro permaneceram no negócio do couro e com seus privilégios da fábrica de atados por sua adesão a Companhia. O mesmo não pode ser dito de João da Costa Soares e Francisco Gomes da Costa, negociantes portugueses com loja em Recife, envolvidos no negócio do açúcar. Os sócios, embora em algum momento tenham realizado negociações com a Companhia, não foram acionistas originários, o que poderia ter complicado seus negócios ao ponto de buscarem outra praça não monopolizada, como foi o caso de João da Costa Soares e a transferência de boa parte de seus negócios de Recife para Salvador, logo após o início do funcionamento da Companhia.

De acordo com os “*Estatutos Particulares ou Directório Económico*” da nova empresa, logo que os cargos administrativos da Companhia fossem devidamente preenchidos, a Junta em Lisboa deveria “*chamar os Capitães dos navios e ouvindo-os sobre o tempo competente para a partida das frotas e dos navios soltos para qualquer porto, se tomará assento sobre cada uma das expedições*”. A Junta deveria se aconselhar sobre as fazendas que deveria carregar nos navios, suas quantidades, qualidades e distribuição entre as naus. Todas as referidas fazendas munidas das

Brasil, as companhias pombalinas e a nobilitação no terceiro quartel de Setecentos. *Anais da Universidade de Évora*, n.º 8 e 9, 1998-1999, p. 73-97.

²¹ José Ribeiro Júnior. *Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780*. São Paulo: HUCITEC, 1976, p. 94. A lista dos sócios originários utilizada nesse estudo foi gentilmente cedida por Angélica Vasconcelos.

respectivas contas de custo, “*com toda a formalidade, especificação necessária de números, medidas, pesos, para se lançarem e transcreverem nos livros de entrada*”²².

O início e o término do funcionamento do monopólio da Companhia foram estabelecidos em função do tempo das frotas, ou seja, as viagens anuais entre a Europa e o Brasil. A primeira frota saiu de Lisboa em 1760 levando gêneros secos e molhados, avaliados em 208:860\$000 e marcou o início das operações da Companhia. Ainda que até aquele momento não estivesse integralizado o capital inicial estipulado para o início das operações. A solução para suprir a falta de recursos foi contar com empréstimos e recursos variados fornecidos pela Coroa²³. Além de dinheiro do Depósito do Reino, a CGPP recebeu empréstimos de litígios judiciais oriundos da Junta do Comércio, como foi o caso de 6 contos de réis pertencentes a uma das sociedades mercantis de Feliciano Velho Oldemberg com Daniel Gilmore, que operavam na Ásia a partir de Lisboa, com diamantes do Brasil e outro produtos, na primeira companhia monopolista criada pelo Marquês, a Companhia do Comércio da Ásia Portuguesa²⁴. Esses realocamentos de capitais por parte da Coroa, disponibilidade da estrutura burocrática e dos equipamentos mercantes e náuticos, como armazéns e navios, tende a demonstrar não somente o interesse do próprio Estado português no funcionamento das Companhias, como também os níveis de envolvimento dos interesses por parte da Coroa, dentro da estrutura e funcionamento de uma companhia formada por agremiação de negociantes.

Os ajustes institucionais e o início das negociações

Uma Junta Administrativa em Lisboa, uma Direção no Porto e outra em Recife. Com o adensamento dos negócios e ampliação dos mercados, o patrimônio institucional foi acrescido de navios, armazéns, trapiches; procuradores, correspondentes, informantes e sócios em várias praças mercantis nas quatro partes do mundo; além de um sem número de equipamentos necessários ao pleno funcionamento da Companhia. Em novembro de 1759, a Junta em Lisboa escreveu sua primeira carta para a Direção em Recife, anunciando as diretrizes institucionais da Companhia para a realização de suas primeiras negociações com a frota que aportaria no ano seguinte.

²² *Estatutos Particulares ou Directório Económico para o governo interior da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Oficina de Miguel Rodrigues, 1760, p. 07.

²³ José Mendes da Cunha Saraiva. *Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, 1941, p. 13 e Lúcia Lima Rodrigues; Alan Sangster. ‘Public-private partnerships’: The Portuguese General Company of Pernambuco and Paraíba (1759). *Business History*, vol. 54, nº. 07, December 2012, p. 1142-1165.

²⁴ *Aviso da Secretária da Junta do Comércio para a Junta da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*, Lisboa, 10 de novembro de 1768. Manuscrito. ANTT, Junta do Comércio, liv. 112, p. 31 e Tijl Vannest. *Global trade and commercial networks: eighteenth-century diamonds merchants*. London: Pickering & Chatto, 2011.

As primeiras negociações da Companhia realizadas no final de 1759 para o envio da frota no primeiro semestre de 1760 para Recife contaram somente com capitais da Coroa e dos acionistas de Lisboa e Porto. Com a carregação seguiram as primeiras contas de venda já com os valores que deveriam ser vendidos, ou seja, acrescidos de 45% sobre o preço dos produtos adquiridos. Para a frota de torna viagem, a Direção em Recife deveria ter os mesmos cuidados para com a escrituração mercantil dos açúcares, madeiras, couros e demais produtos adquiridos. A Junta também especificou nessa primeira carta questões relacionadas ao “*negócio da Costa da África*”. Recomendou que a Direção fizesse “*particular estudo em ver os gêneros que se podem melhor adaptar ao dito negócio da África, e em fazer experiência de preparar o tabaco pelo modo que ali mais se estima*”, indicando buscar na Bahia um mestre para ensinar “*a preparar o dito gênero, do mesmo modo como se prepara na Bahia*”. O documento também anunciou as obrigações da Direção para favorecer o cultivo e o fomento de novos produtos, incluindo aí o algodão e outras drogas, enquanto “*gêneros muito consideráveis e dignos de promover a cultura deles*”²⁵.

Constituída a Direção em Pernambuco e expedida a primeira frota em abril de 1760, era necessário continuar a ampliação das negociações da Companhia. Já instituída de seu monopólio comercial na região, as primeiras negociações foram pautadas no conhecimento que os negociantes acionistas possuíam e nos seus respectivos negócios particulares outrora realizados. Constava no carregamento da Companhia e em meio ao montante geral de remessas para a venda avulsa, quantidades de boticas particulares, um caixote para João da Costa Monteiro Júnior, sobrinho do sócio e curtidor de sola, Luís da Costa Monteiro, além de barricas de farinha de trigo previamente negociadas²⁶. O que queremos demonstrar com esses exemplos é que de fato a Companhia instaurou seu monopólio ao açambarcar tanto as vendas avulsas dos gêneros na região, como algumas negociações que antes eram realizadas por negociantes em particular e que, a partir daquele momento, tornaram-se negociações da Companhia.

O segundo passo foi ampliar as praças de negociação e o negócio mais rentável logo foi instituído. A Companhia do Grão-Pará e Maranhão atuou na rota de Angola somente entre sua fundação e o início do funcionamento da CGPP. A escravatura de Angola passou a ser exclusividade da CGPP, levando a Companhia ao status de “*maior exportadora individual de escravos em Luanda no período enquanto durou o monopólio*”²⁷.

²⁵ *Carta da Junta da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba para Direção de Pernambuco*. Lisboa, 24 de novembro de 1759. In: José Mendes da Cunha Saraiva, *Op. Cit.*, p. 19-22.

²⁶ *Instruções de compra e venda seguidas na primeira frota expedida pela Junta da Companhia para Pernambuco*. Lisboa, 04 de abril de 1760. In: José Mendes da Cunha Saraiva, *Op. Cit.*, p. 22-27.

²⁷ Maximiliano M. Menz. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/1780). *Afro-Ásia*, vol. 48, 2013, p. 54.

O primeiro administrador da Companhia do Grão-Pará e Maranhão em Angola passou a ser o administrador da CGPP a partir de 1760. Foi o negociante, “*experimentado em os cálculos e projetos mercantis*” Raimundo Jalamá, que já se encontrava em Luanda em 1760, seguido do administrador Francisco Bruno de Lemos. Fez parte dessa primeira administração um caixeiro chamado Alexandre José de S. Maria que foi na primeira nau enviada para a África com uma carga de 17:642\$499, a ser “*reduzida a escravatura*” para logo ser remetida a Recife. A partir daquele ano, qualquer navegação para Angola oriunda do Norte do Estado do Brasil deveria ser encaminhada aos cuidados dos administradores da Companhia em Angola. De acordo com as instruções dadas pela Junta, os administradores quando estivessem a caminho de Angola não perderiam nenhuma oportunidade de negócio, podendo comprar escravos no presídio de Benguela ou mesmo marfim ou zimbros. Chegando a Angola, “*irão ao Palácio obsequiar o Governador, e entregar lhe cartas, que lhe manda esta Junta, e logo passarão a tomar casas em parte competente ao tráfico do comércio desta Companhia*”²⁸. Realizando negócios a letras, dinheiro e escravatura, os administradores deveriam logo começar a preparar o primeiro envio de escravos para Recife.

No segundo semestre de 1760, a Junta já havia instituído seus procuradores em todas as principais praças mercantes do Brasil: no Rio de Janeiro, os negociantes Manoel Rodrigues Ferreira, Manoel Rodrigues de Freitas Silva e Francisco Pinheiro Guimarães; na Bahia, Joaquim Ignácio da Cruz, Antônio Cardoso dos Santos e Luiz Coelho Ferreira e no Pará e Maranhão, a própria Direção da Companhia Geral que ali já estava instalada.

O funcionamento conjunto das companhias pombalinas, pelo menos em alguns aspectos, pode ser percebido na escolha dos procuradores da CGPP nas praças europeias, assim como foi em Angola. Domingos Luiz da Costa, negociante português com casa comercial em Amsterdã, negociava amarras, correntes, cabos para ancoragem e enxárcias para mastros de navio para a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão e, por esse motivo, foi escolhido para ser também um dos primeiros parceiros mercantis da CGPP nos Países Baixos. O mesmo se deu com Geraldo Braancamp, que também possuía uma casa comercial em Amsterdã. Em 1762, a Junta em Lisboa o escreveu afirmando que “*a pública fama*”, ou seja, a confiança e status que possuía o negociante e sua casa, havia chegado ao conhecimento da Junta, além de “*as vantajosas informações que do seu zelo nos deu o Sr. José Francisco da Cruz nosso companheiro, e Vice-Provedor desta Junta são motivos assaz fortes, para muito desejarmos a sua estimável correspondência, com o mesmo*

²⁸ Luiz Antonio de Oliveira Mendes. *Discurso acadêmico ao programa das Memórias Econômicas da Academia Real de Ciências*, 1793. In: *Memórias Econômicas da Academia Real das Ciências em Lisboa*, tomo 04. Lisboa: Typografia da Academia, 1812, p. 37; Antônio Carreira. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. Vol. 01. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988, p. 243 e *Carta da Junta da Companhia para Raimundo Jalamá e Francisco Bruno de Lemos em Angola*. Lisboa, 08 de agosto de 1760. Manuscrito. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Cartas de Angola, liv. 290.

desvelo que serviu a Companhia do Maranhão”. Na ocasião, a CGPP encomendou a Geraldo Braancamp lona de Holanda, lona de Moscovia, barris de alcatrão da Suécia, gurupés²⁹.

A primeira compra da Companhia em San Sebastián, cidade do país basco espanhol, se deu através de negociações com o comerciante basco D. Juan de Carrera. San Sebastián foi a sede de uma das mais notáveis companhias de comércio espanhol, a Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, fundada em 1728³⁰. Também pela reputação e confiança e “*ainda em particular informação que temos dos senhores da Companhia do Maranhão, fez resolver essa Junta a procurar também sua estimada correspondência*”. A encomenda realizada pela CGPP foi de 44 ancoras que seriam pagas com letras sacadas sobre Geraldo Braancamp³¹. Para a Tierney and Lylly Company em Londres, a CGPP encomendou peças de ferro de artilharia para bateria dos navios³². Tudo nesses primeiros anos de atuação e expansão.

Ao passo que a Companhia delegou seus procuradores nas praças do Brasil e Angola, também foi paulatinamente delegando seus agentes na Europa, se utilizando dos contatos e correspondentes de confiança da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Os ajustes institucionais necessários a uma companhia comercial dessa envergadura exigiram interlocutores distribuídos pelas principais praças mercantis. Importante notar que as primeiras compras da Companhia na Europa nesse momento foram de amarras, correntes, cabos, enxárcias, lonas, impermeabilizantes, ancoras e apetrechos bélicos, tudo para a construção naval e manutenção das embarcações. Os ajustes institucionais caminharam com a própria expansão das atividades e dos objetivos da CGPP.

No Norte do Estado do Brasil os ajustes para o início do funcionamento da Companhia foram marcados por conflitos e disputas entre os negociantes, senhores de engenho e as autoridades da Coroa portuguesa na região. A primeira carta escrita pela Direção de Pernambuco para a Junta em Lisboa em 1760 deu conta desses problemas e dos esforços que a direção e o governador vinham realizando para cumprir os objetivos da empresa. Foi informado a Junta sobre a entrada de parte do capital dos acionistas de Pernambuco no cofre da Companhia; relatos sobre as tentativas de cultivo de tabaco, inclusive sob a contratação de um Mestre vindo da Bahia; o primeiro despacho de

²⁹ *Carta da Junta da Companhia para Domingos Luiz da Costa em Amsterdã*. Lisboa, 31 de março de 1761 e *Carta da Junta da Companhia para Geraldo Braancamp em Amsterdã*. Lisboa, 09 de fevereiro de 1762. Manuscrito. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Itália e Norte, liv. 288.

³⁰ Raquel Rico Linage. *Las Reales Compañías de Comércio com América*. Los organos de gobierno. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1983, p. 265-277.

³¹ *Carta da Junta da Companhia para Don Juan de Carrera em San Sebastián*. Lisboa, 12 de março de 1763. Manuscrito. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Itália e Norte, liv. 288.

³² *Carta da Junta da Companhia para Tierney and Lylly em Londres*. Lisboa, 21 de janeiro de 1765. Manuscrito. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Itália e Norte, liv. 288

um navio de Pernambuco com efeitos da região para a “*reduzir a escravos*” e dúvidas sobre como deveria proceder os empréstimos em dinheiro para o reestabelecimento de engenhos e demais créditos a serem ofertados pela Companhia aos colonos³³.

As amargas caixas de açúcar da Companhia

Nas palavras do governador Luís Diogo Lobo da Silva escritas para o Conde de Oeiras e Francisco Xavier em 1761 é possível perceber o desassossego que a instalação e funcionamento da Companhia provocaram entre os negociantes da praça do Recife. De acordo com o governador, “*o certo é que todos receberam com desagrado a ereção da Companhia por lhes separar dos antigos interesses que estavam habituados a fazer na forma e regularidade que lhes parecia*”³⁴. Desde o longo processo de recuperação econômica da Capitania pós restauração, passando pela consolidação da praça mercantil do Recife nos eventos marcados pelos embates entre senhores de engenhos e mascates, até a fundação da CGPP, passou-se mais de um século. Esse século, como buscamos demonstrar ao longo desse trabalho, foi de ampliação do movimento mercantil, que tornou a praça do Recife novamente um relevante entreposto comercial americano.

De fato, a instalação de uma Companhia monopolista à revelia dos moradores da região não poderia agradar, pelo menos a primeira vista, os negociantes, senhores de engenho, lavradores, fazendeiros, curtidores de couro, em outras palavras, a pluralidade de interesses presentes e gerando assim desconfiças e dúvidas sobre as mudanças que foram impostas no trato mercantil. Afinal, nem as Câmaras e nem o povo foram consultados sobre o funcionamento das Companhias pois, “*parece bem alheia do alto domínio e reta intenção com que S. M. procura a utilidade comum dos Reinos e vassallos*”. A solução proposta pelo Governador Luís Diogo ao Conde de Oeiras era esperar: “*o tempo os irá reduzindo aos justos acertos que deles se procura, segundo a natureza e gênio de todos os negociantes desta Praça*”³⁵.

³³ Carta da Direção da Companhia em Pernambuco para a Junta em Lisboa. Recife, 30 de junho de 1760. In: José Mendes da Cunha Saraiva, *Op. Cit.*, p. 28-37.

³⁴ *Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para o Conde de Oeiras*. Recife, 04 de fevereiro de 1761 e *Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado*. Recife, 11 de fevereiro de 1761. AHU, Pernambuco, respectivamente: cx. 94, doc. 7.481 e cx. 95, doc. 7.494. Os conflitos de interesse entre colonos e reinóis que permearam a Companhia durante os 20 anos de atuação foram largamente discutidos por Érika Simone de Almeida Carlos Dias. “*As pessoas mais distintas em qualidade e negócio*”: elites, relações políticas e a Companhia de Comércio em Pernambuco na segunda metade de Setecentos. 572 p. Tese (Doutorado em História - Especialidade em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa). Lisboa: FSCH-UNL, 2014.

³⁵ Autor anônimo. *Exame e resposta aos fundamentos da representação que os Homens de Negócio da praça desta cidade fizeram a Sua Majestade para a extinção da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão que poderá servir para a decisão desta importante matéria*. Pará, s/d. In: Antônio Carreira. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. Vol. 02. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988, p. 62 e *Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para o Conde de Oeiras*. Recife, 04 de fevereiro de 1761. AHU,

A Companhia foi implacável na sua atuação enquanto empresa monopolista e de metas a serem alcançadas, tanto no movimento global de suas atividades, quando no lucro de seus sócios.

Os gêneros comprados na Europa e revendidos na região pela Companhia eram muitas vezes de qualidade duvidosa, comprados ao menor preço e vendidos sempre dentro da margem pré-estabelecida de lucro no mínimo 45%, sendo que os mesmos gêneros eram revendidos no Rio de Janeiro ou na Bahia por preços muito menores. Dessa forma, todos os produtos eram vendidos por preços superiores aos praticados no período anterior a existência da Companhia, como foi o caso dos tecidos, que em alguns anos chegaram a custar 60% a mais. Sobre alguns produtos inclusive, eram cobradas dos negociantes da região as despesas de embalagem, como cordas, barris, caixotes etc., sendo que essas despesas já estavam contidas no preço dos produtos, como consta nos Estatutos da Companhia.

Quanto aos produtos adquiridos pela Companhia na região, a quase totalidade destes foi paga com os créditos previamente adiantados em produtos europeus ou em escravos, evitando o pagamento em dinheiro. Além disso, a Companhia muitas vezes não aceitava o preço pedido pelos senhores de engenho e lavradores pelo seus produtos, assim como, não aceitava a aferição de qualidade e os preços determinado pela Mesa de Inspeção do Açúcar e do Tabaco. O mesmo ocorreu com os couros, que também sofreram uma diminuição considerável no preço ofertado pela Companhia. Dessa forma, quando possível a única alternativa que restava aos produtores era vender para outros mercadores, recebendo em dinheiro, porém por preços ainda menores. Muitos, contudo, dado ao endividamento frente a Companhia não teriam a possibilidade dessa venda a outros comerciantes.

Os melhores escravos angolanos, logo que chegavam ao porto do Recife, eram destinados aos acionistas da Companhia ou para venda em outras praças, como no Rio de Janeiro, por melhores preços. Os demais escravos eram vendidos à crédito na região, e no caso, de passado seis meses sem que o comprador pagasse a dívida, a Companhia passava a cobrar juros computados desde o momento da venda.

A exclusividade do comércio continental para as demais praças do Brasil também foi vigiada e os negócios que muitas vezes rendiam avultadas somas de prata do sul da colônia foram interrompidos. Soma-se a esse quadro de redefinições de negociações o fato que a Companhia manteve sua Administração em Recife também para ter maior controle e cobrança das dívidas,

Pernambuco, cx. 94, doc. 7.481. Poucos anos depois, em 1771, o governador de Pernambuco Manuel da Cunha de Menezes afirmou ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar sobre os desentendimentos dos colonos com a Companhia que “*o Povo é um Monstro de extraordinária grandeza, este nunca sabe o que quer, nem o que lhe convém, nem olha para os seus próprios interesses, e está só pronto a repetir aquelas primeiras coisas que ouve, sem nelas fazer a devida reflexão*”. AHU, Pernambuco, cx. 110, doc. 8. 512.

realizando execuções e sequestros de bens. Antes da Companhia os mecanismos de cobrança, sobretudo, dos negociantes do reino operavam de forma mais lenta, pois obedeciam ao tempo das frotas.

Todas essas mudanças nas práticas comerciais da região foram expressos nos fervorosos embates entre colonos e a Companhia, notadamente a partir da década de 1770, ou seja, passados dez anos do monopólio. Nesse ano, o Conselho Ultramarino, o Conde de Oeiras e D. José I passaram a receber dezenas de cartas, algumas contendo mais de vinte páginas com mais de 900 assinaturas, pedindo o fim da Companhia. Além de escritos anônimos fixados em lugares públicos na cidade do Recife, das Câmaras de Alagoas, Itamaracá e Pernambuco diversos pedidos foram feitos pela extinção da Companhia. Os pedidos eram sempre referendados pelas Câmaras enquanto instituições que deveriam dar conta do estado em que se encontrava o reino, e o rei enquanto “*cabeça dos povos*”, deveria atender as demandas com “*intacta piedade e real clemência*”³⁶.

Algumas hipóteses podem ser aventadas para compreendermos esse cenário de embates recrudescidos no início da década de 1770. Seguindo as pistas anunciadas pela própria Junta em Lisboa em 1771, “*as ditas perturbações tem duas origens: uma da parte dos Americanos e do governador daquelas Colônias, outra da parte dos administradores e oficiais da Companhia*”³⁷. Isso significa dizer que, por um lado, as disputas suscitadas pelo funcionamento da Companhia advinham da relação dos colonos e do Governador de Pernambuco, em particular e, por outro lado, a partir das divergências entre a Direção do Recife e a Junta de Lisboa.

Primeiro, acreditamos que as disputas de poder entre os componentes da Mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco, criada em 1751 e instituída em Recife no ano seguinte, com os Deputados da Direção da Companhia no Recife resultaram em querelas. Isso porque a Direção questionava o preço estipulado pela Mesa, inclusive descreditando-na e pagando menos aos senhores de engenho e lavradores por suas caixas³⁸. Segundo, os próprios desacordos diários que os colonos tinham com as posturas e decisões dos membros do corpo político da Companhia em Recife, assim como com caixeiros e acionistas quando no ato de compra e venda de mercadorias da Companhia. Esses problemas diários advinham em grande medida do desacordo dos colonos com os preços praticados ou da qualidade dos produtos. Terceiro, os desentendimentos entre os membros da Companhia em

³⁶ São extensos os processos, contendo alguns mais de 100 páginas entre ofícios, cartas e assinaturas. Ver: AHU, Pernambuco, cx. 104, doc. 8.099; cx. 108, doc. 8.380 e 8.393; cx. 109, doc. 8.458 e cx. 110, doc. 8.507.

³⁷ *Carta da Junta de Lisboa para a Direção em Recife acerca das perturbações que envolvem a Companhia*. Lisboa, 17 de janeiro de 1771. AHU, Pernambuco, cx. 110, doc. 8.507.

³⁸ Jean Baptista Nardi. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996, p. 132-135; Andrée Mansuy-Diniz Silva. Portugal e o Brasil: a reorganização do Império, 1750-1808. In: Leslie Bethell. *História da América Latina*. Vol. 01: América Latina colonial. São Paulo: EDUSP, 2004, p. 490-491; Idelma Aparecida Ferreira Novais. A Mesa de Inspeção e o comércio colonial. *Anais... XXVII Simpósio Nacional de História*, Natal, 2013, p. 1-16.

Recife e os membros da Junta em Lisboa no que concerne a aplicação dos Estatutos da Companhia³⁹. E, por fim, o descontentamento do novo Governador de Pernambuco, Manuel da Cunha de Menezes, que tendo assumido em 1769 a Capitania, acabou encorajando os colonos a se rebelar contra a Companhia. Isso porque o comércio monopolizado impedia que, os interesses particulares dos governadores enquanto negociantes se desenrolassem, como apontou Erika Dias⁴⁰.

Como foi previsto pela Junta em Lisboa, esses desacordos e tensões poderiam desembocar em sublevações, como de fato ocorreu no ano de 1773, logo sufocada⁴¹. Ocorre que independente das murmurações e queixas dos colonos, o investimento de negociantes acionistas deveria ser respeitado e a Companhia continuou funcionando durante os 20 anos em que preconizava seus estatutos. A Junta Liquidatória de ambas as Companhias, Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba, afirmou em dada altura que *“findos, porém, os 20 anos concedidos a estas Companhias para exclusivamente comerciarem naquelas Possessões, e preenchidas os fins de utilidade pública que haviam ditado a necessidade de sua criação”*, era esperado *“que para logo cessasse um monopólio, que todas as razões de justiça e de política já condenavam, como incompatíveis com o progressos da civilização e prosperidade Nacional”*. Reestabelecendo, portanto, *“a liberdade Comercial daqueles Estados, e como esta medida findaram as Companhias o seu giro Mercantil”*⁴².

Como afirmou Rui Marcos, ao longo da segunda metade do séc. XVIII, *“o fenômeno acionista se emaranhou com o principio reto do privilégio”*, sendo assim, os particulares investidores e interessados *“descansavam no risco menor, ou se quisermos, na robustecida esperança de lucro que a garantia de regalias”*⁴³. Esse descanso, ou melhor, a segurança nos investimentos, era garantido pelo Estado português que foi implacável em manter em

³⁹ Para um síntese dos desacordos entre a Junta e a Direção, ver: *Escrito de Joaquim Inácio da Cruz a Martinho de Melo e Castro, remetendo as cópias de papéis referentes a um processo acerca da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. AHU, Pernambuco, cx. 110, doc. 8.507.

⁴⁰ Érika Simone de Almeida Carlos Dias. *“As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”: elites, relações políticas e a Companhia de Comércio em Pernambuco na segunda metade de Setecentos*. 572 p. Tese (Doutorado em História - Especialidade em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa). Lisboa: FSCH-UNL, 2014, p. 221.

⁴¹ *Ofício do governador da capitania de Pernambuco ao secretário de estado da Marinha e Ultramar sobre as medidas tomadas para conter os conflitos existentes entre alguns habitantes da capitania e a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Recife, 03 de agosto de 1773. AHU, Pernambuco, cx. 115, doc. 8.795; *Ofício do juiz Conservador da Companhia sobre a revolta que alguns senhores de engenho pretendem fazer contra a dita Companhia*. AHU, Pernambuco, cx. 115, doc. 8.801 e *Ofício do governador da capitania de Pernambuco sobre a prisão dos senhores de engenho que se envolveram em revolta contra Companhia*. Recife, 18 de setembro de 1773. AHU, Pernambuco, cx. 115, doc. 8.806.

⁴² *Exposição da Junta da Liquidação dos Fundos das extintas Companhias do Grão-Pará e Maranhão, e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa, 12 de março de 1836. Manuscrito. ANTT, Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, liv. 395.

⁴³ Rui Manuel Figueiredo Marcos. *As Companhias Pombalinas – contributo para a história das sociedades por ações em Portugal*. Dissertação de Doutoramento em Ciência Jurídico-Históricas apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. Coimbra: Almedina, 1997, p. 339-340.

funcionamento as companhias monopolistas, tanto com privilégios econômicos, como jurídicos, utilizando-se para isso de todo o aparato governamental, como foi o caso da vigilância dos portos, passagens e rios pela manutenção do exclusivo e diminuição do contrabando⁴⁴.

O preço cobrado pela Coroa e o Estado português para tamanha proteção foi pago de diferentes formas. Claro que o enriquecimento dos negociantes portugueses e o aumento, ganho e as taxas pagas nas alfândegas era relevante para a Coroa. No entanto, ela encontrou formas diversas de gerar ganhos diretos com o apoio dado a Companhia, como foi o caso de um empréstimo imposto pela Junta do Depósito Público do Reino, logo no início do funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, de 223:200\$000 com juros de 4% ao ano. Ou seja, a Companhia se comprometeu a pagar aos cofres do Reino quase 9 contos de réis anuais por uma obrigação estipulada pela Coroa em um decreto de 1761, que facultava ao cofre do Depósito Público aplicar parte do cabedal do Reino acumulado nas Companhias. Por um decreto do mesmo ano, o rei aplicou esse dinheiro a juros na CGPP além de que, noutras situações, realocou capitais da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba para a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão⁴⁵.

⁴⁴ A caráter de exemplo, citamos as devassas e vigilâncias realizadas entre as áreas de confluência das Capitanias de Pernambuco e Bahia, ao longo do Rio São Francisco. Ver: *Depoimento de Pedro Paulo Teixeira, morador na Japarutubá, Freguesia do Pé de Banco, Comarca de Sergipe Del Rei, Bispo da Bahia, sobre os descaminhos de fazendas pelo Rio São Francisco*. Lisboa, s/d. ANTT, Junta da Liquidação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, Documentos e papeis diversos, cx. 625, capilha 04.

⁴⁵ *Decreto sobre o empate de cabedal da Junta do Depósito Público*. Ajuda, 10 de julho de 1761. In: Antônio Delgado da Silva. *Suplemento a coleção de legislação portuguesa, 1750-1762*. Lisboa: Typ. Luiz de Correa da Cunha, 1842, p. 815; *Carta da Junta do Depósito Público do Reino para a Junta da Companhia sobre os juros cobrados a Companhia*. Lisboa, 15 de abril de 1763 e *Carta do Conde de Oeiras para a Junta da Companhia para se repassar 40 contos de réis para a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. Lisboa, 14 de janeiro de 1764. ANTT, Junta da Liquidação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, Correspondência do Reino para a Direção em Pernambuco, 1759-1770, cx. 610, capilha 01.

O MONOPÓLIO DAS NEGOCIAÇÕES E O GIRO DO CAPITAL

O negociante português Manuel Joaquim Rebelo, acionista da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, narrou em 1795 como funcionava o giro do capital a partir da alegoria de uma máquina de várias rodas. Uma vez que as rodas estivessem “*dispostas com tal arte, que à proporção que se vai reforçando o movimento da roda maior, se vai gradualmente acelerando mais o das rodas menores*”⁴⁶. Rebelo pontuou que a roda maior era o dinheiro, já as inferiores eram o trabalho, a indústria, a lavoura, as artes e o comércio. No caso da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, dinheiro é quase sinônimo de crédito e, portanto, a roda do crédito é que possibilitou o principiar das negociações.

O início das atividades de qualquer empreendimento mercantil entre as nações europeias e suas respectivas colônias deu-se a partir do envio das primeiras naus com gêneros europeus. As negociações, portanto, se realizavam na compra e venda dos produtos europeus, que geravam a compra e venda dos produtos coloniais.

A cada nova frota a Junta da Companhia tomava nota nos seus livros de entrada e saídas do armazém os produtos comprados e enviados para Recife. O mesmo se passava na Administração em Recife, que deveria a cada nova frota enviar uma listagem dos produtos ainda existentes nos armazéns e o que deveria ser remetido de Lisboa.

Nos Livros Caixa e Borradores Diários tomava-se nota de cada nova venda da Companhia: produtos, quantidades, preço, forma de pagamento e o comprador. Sendo assim, a forma mais simples de crédito estabelecida pela Companhia foi a venda de seus produtos europeus a prazo. Essas aquisições poderiam estar atreladas a diferentes fatores: uso privativo, revenda no varejo ou produtos específicos para ofícios, como boticas, enxadas ou tachos e caldeirões, por exemplo⁴⁷. Logo com o preparo da frota de torna viagem e a compra de caixas de açúcares e couros pela Companhia, muitas dessas contas eram liquidadas.

Outro mecanismo creditício estabelecido pela Companhia foi o crédito de capitais direto para montagem, aquisição ou melhoria para o negócio do açúcar e do algodão. Fosse para

⁴⁶ Manuel Joaquim Rebelo. *Economia política*, 1795. Lisboa: Banco de Portugal, 1992, p. 112. (Col. Obras Clássicas do Pensamento Económico Português, nº 4).

⁴⁷ A CGPP fez uma compra em apetrechos de ferro para funcionamento de engenhos em Londres ao negociante correspondente Lopes & Silva: “*Confirmamos os senhores mandarem 15 caldeiras de ferro coado, 30 tachos maiores, 30 tachos mais pequenos, conforme modelos enviados, e mais 15 tambores grandes, 30 tambores menores, 30 eixos grandes, 15 eixos pequenos; 45 taboas, tudo isso de furo coado, 45 peões forjados e calcados de aço, 45 encaixes que vão na Taboa, também forrados. E mais para a Fabrica de um Engenho: 1 caldeirão grande, 4 tachos, 1 tambor grande, 2 tambores pequenos, 1 eixo pequenos, 2 eixos grandes, 3 taboas*”. *Carta da Junta da Companhia em Lisboa para Lopes & Silva em Londres*. Lisboa, 20 de junho de 1772. Manuscrito. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Cartas Itália e Norte, liv. 289.

ampliação de engenhos ou aquisição de carros de boi e caixas, a CGPP desenvolveu uma linha de crédito direto ao produtor. De acordo com as próprias diligências da Junta, os empréstimos aos lavradores e senhores de engenho “*não foram ordenadas pela Lei da Instituição, mas sim disposta por esta Junta a imitação do que pratica por Instituto a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, isto é, em benefício da agricultura dessas Capitanias*”⁴⁸. Sendo assim, por emulação de mais uma das práticas de uma das Companhias pombalinas, a CGPP adotou logo no início de suas operações regras para crédito: “*de sorte que não excedesse em dar de empréstimo soma que importasse mais da terça parte da produção dos ditos Engenhos*”⁴⁹, assim como se praticava nos empréstimos concedidos aos produtores de vinho do Douro pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, em Portugal ⁵⁰.

O crédito disponibilizado pela Companhia na forma de vendas a prazo das fazendas europeias e o dinheiro emprestado diretamente ao produtor eram mecanismos arriscados para a Companhia. Embora a instituição tenha se utilizado do expediente do endividamento para subvalorizar produtos coloniais e fidelizar a produção futura dos engenhos, com preços pré-estabelecidos, as fazendas europeias precisavam ser pagas e o dinheiro a contado saía dos caixas da empresa. Isso significou que mesmo que a Companhia não obtivesse prejuízos com esses tipos de empréstimos, pois ela retornava os ganhos de outra forma, arriscado era o negócio. O mais rentável dos mecanismos creditícios era a escravatura. Embora o tráfico envolvesse altos investimentos, ele era monopolizado pela Companhia tanto enquanto produto de compra, como de posterior venda.

Lisboa, Recife e Luanda

As atividades mercantis da Companhia em torno do negócio do tráfico africano foram recentemente analisadas pelo historiador Maximiliano Menz. Num de seus artigos, o autor problematiza os aspectos do financiamento, negociações e lucros obtidos por parte da Companhia no resgate de escravos em Angola durante praticamente todo o período de vigência do monopólio. Utilizando-se dos Livros de Demonstrações da Companhia, dados publicados nas obras clássicas de

⁴⁸ *Carta particular da Junta de Lisboa para a Direção em Pernambuco sobre as disposições para o comércio da Companhia*. Lisboa, s/d. Manuscrito. ANTT, Junta da Liquidação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, Documentos e papeis diversos, cx. 625, capilha 04.

⁴⁹ *Carta da Junta de Lisboa para a Administração em Pernambuco*. Lisboa, 1761. AHU, Pernambuco, cx. 96, doc. 7.536. Sobre as teorias institucionais acerca da imitação de práticas de sucesso e emulação, ver: Sophus A. Reinert. *Translating Empire*. Emulation and the origins of Political Economy. Cambridge, Massachusetts and London: Harvard University Press, 2011.

⁵⁰ José Miguel Pereira dos Santos. *A Contabilidade e o equilíbrio de interesses: o caso da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1826)*. Tese (Doutoramento em Ciências Empresárias – Contabilidade), Faculdade de Economia, Universidade do Porto, Porto, 2014, p. 60.

Antônio Carreira, e as listas de viagens e exportações de escravos do *The Transatlantic Slave Trade Database*, o autor analisa novos dados, recoloca debates e proposituras historiográficas no seu devido lugar e trás novos elementos para reafirmar uma antiga tese defendida por Joseph Miller: “*eram os homens de negócio sediados em Portugal que financiavam o tráfico em Angola*”⁵¹.

Nosso ponto de partida para a questão, portanto, leva em consideração que o ramo das atividades mercantis em torno do tráfico africano dependeu, em sua grande maioria, dos capitais e fazendas agenciadas no Reino e enviadas para Angola: as cargas originadas em Lisboa chegaram a 74% de todo o capital investido nas negociações. Em primeira instância é possível afirmar que esse montante de capital investido em mercadorias para o resgate não seja exatamente reinol, mas fruto das muitas negociações da Companhia. Ou seja, embora as fazendas europeias tenham um peso muito maior na aquisição da escravatura, parte dessas mercadorias foi comprada com o açúcar e os couros oriundos do Norte do Estado do Brasil. Colocado dessa forma, o problema da origem das mercadorias parece ser menor frente ao problema do giro do capital e das muitas negociações que a Companhia foi capaz de realizar para, inclusive, adquirir mercadorias europeias para o tráfico negreiro e enviar diretamente de Lisboa para Luanda.

Ainda no segundo semestre de 1760, a Junta em Lisboa se preparava para enviar a segunda galera com efeitos europeus para Angola. A demora do envio se dava pela falta em Lisboa dos produtos necessários a carregação e que tinham melhor apreço no negócio da escravatura. No entanto, em que pese o desejo da Junta da Companhia em somente trocar mercadorias por escravos, as negociações em Angola não puderam ser exatamente assim. Letras e mais letras foram passadas pela Companhia para serem sacadas sobre negociantes portugueses instalados em Luanda, assim como ocorreu sobre a Direção em Pernambuco e letras sacadas sobre negociantes no Rio de Janeiro. Além de dinheiro de contado, patacas, ouro e fazendas da Índia, a Companhia também teve que dispor de crédito para os negociantes do sertão e pumbeiros, ou seja, aqueles que estavam relacionados diretamente ao apresamento nas matas de Angola. Esse crédito vinha por adiantamento de fazendas europeias já existentes nos armazéns da Companhia em Luanda, ou mesmo o repasse de dinheiro para ser pago em escravatura. A concorrência da Companhia com outros negociantes portugueses e estrangeiros que enviavam escravos para as outras praças do Brasil e de outras partes do Mundo, tornava o negócio competitivo e, portanto, era necessário “*se ter abundância de fazendas e extensão de crédito [para] dá maior facilidade para dominar nas ações do Comércio*”⁵².

⁵¹ Maximiliano M. Menz. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/1780). *Afro-Ásia*, vol. 48, 2013, p. 47.

⁵² *Carta da Junta da Companhia em Lisboa para Francisco Bruno Lemos e Antonio de Souza Portela em Luanda*. Lisboa, 16 de agosto de 1765. Manuscrito. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Angola, liv. 290.

Outro ponto relevante é a questão do tráfego atlântico e o mercado de fretes gerenciado em cada escala diferente das viagens negreiras da Companhia. A importância do negócio dos transportes se dá pela própria natureza da navegação mercantil. O transporte marítimo é um ramo do negócio. Seu plano de ordens que pode ser objetivamente levar efeitos europeus até Angola, trocar por escravos, negociar no Recife e voltar com açúcar para Lisboa, não impede que fretes entre Angola e Benguela, ou Costa da Mina e Recife possam ser realizados, ampliando assim as negociações. Ao Capitão António Lopes Figueira, por exemplo, no Plano de Ordens passado pela Companhia em 1777, instruiu-se que quando saísse de Angola para Recife, aportasse em Benguela “aonde se demorará o tempo necessário para recolher aguada, mantimentos, mudar marinheiros, e o mais que vai declarado nas instruções e ordens que leva o sobrecarga Felix José da Costa”⁵³. As instruções passadas ao Capitão do navio dizem respeito da derrota (rota) do navio e as práticas de navegação (reequipagens e abastecimento), porém, também fazem menção ao respeito às negociações que deveriam ser feitas pelo sobrecarga do navio, ou seja, o negociante a bordo responsável pelas operações mercantis.

Tendo o produto das negociações em Angola desembarcado em Recife, era preciso empreender a outra parte da negociação: a venda da escravatura. Como foi explicitado anteriormente, umas das reclamações dos colonos sobre a oferta de escravos da Companhia, era que os melhores eram logo vendidos no Rio de Janeiro. O comércio com o Rio de Janeiro era fundamental para as operações da Companhia, em duas frentes principalmente. Primeiro, porque sem patacas de prata da América espanhola não se comprava panos da Índia e, sem panos da Índia não se obtinham escravos. Segundo, pois uma das estratégias da Companhia era aumentar a circulação de moeda provincial no Norte do Estado do Brasil, possibilitando assim maiores operações mercantis na região. As negociações realizadas pelo procurador da Companhia no Rio de Janeiro, o negociante Francisco Pinheiro Guimarães, atestam esse envio de escravos juntamente com couros para serem negociados por moedas provinciais e prata espanhola. Em 1761, por exemplo, 475 escravos oriundos de Angola trazidos pela CGPP foram consignados a Francisco Pinheiro Guimarães para serem vendidos no Rio de Janeiro ao preço de pelo menos 35:840\$058 réis⁵⁴. Outra praça que a Companhia manteve vendas de escravos de Angola foi com o Maranhão

⁵³ *Carta de Ordens passada pela Junta da Companhia em Lisboa para o Capitão Antonio Lopes Figueira*. Lisboa, 04 de julho de 1777. Manuscrito. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Cartas para Benguela, liv. 219.

⁵⁴ *Balanço de contas de Francisco Pinheiro Guimarães com a Companhia em 1761*. Manuscrito. ANTT, CGPP, Administração de Pernambuco, Livro Razão nº. A - 1760, liv. 512, pág. 163.

em troca de sacas de algodão e com a Bahia em troca de rolos de tabaco, empregados no próprio negócio da escravatura⁵⁵.

O que se depreende das muitas negociações realizadas pela Companhia para obtenção da escravatura nos leva a concluir que o preço do escravo pode ser calculado pelo preço final que ele foi vendido, de forma objetiva. No entanto, o valor do escravo para a Companhia deve levar em consideração os aspectos mercantis que se passam antes, durante e depois da venda da escravatura. A necessidade de obtenção de crédito por parte da Junta da Companhia em Lisboa para obtenção das fazendas europeias, o envio dessas cargas para Luanda, as complexas operações mercantis ali realizadas, a viagem e comércio do produto das vendas em Recife e a certeza que esse navio voltaria para Lisboa carregado de açúcar feito com mão de obra escrava; dizem de todo esse emaranhado e complexo, porém, lucrativo negócio negreiro.

Ao passo que a Companhia manteve operações regulares em Angola, garantiu com isso a oferta da escravatura na região e o funcionamento constante das unidades produtivas do açúcar e couro e, portanto, a oferta de matérias-primas. O principal ganho da Companhia nesse processo era a imposição da venda futura dos produtos coloniais e subvalorização e/ou congelamento dos preços desses produtos em compromisso ao crédito antecipado ofertado pela Companhia compreendido na escravatura.

A colonização mercantil monopolizada

As Juntas governativas de ambas as Companhias em Lisboa por vezes necessitaram reiterar, junto as autoridades coloniais no Brasil as prerrogativas e privilégios que as companhias pombalinas detinham. Foi o caso de uma extensa carta endereçada ao Vice-rei no Rio de Janeiro, o Marquês de Lavradio, enviada pela Junta da CGPP em 1773. A Junta informou ao Vice-Rei que estava ciente do contrabando que os negociantes da praça do Rio de Janeiro faziam nas capitanias monopolizadas pela Companhia. Esse contrabando era mais expressivo em relação aos mestres de pequenas embarcações como sumacas, que saídas do Rio de Janeiro “*em direitura para a Paraíba, e outros Portos do Sertão daquelas Capitanias, levando várias fazendas que introduzem em diversas partes do mesmo sertão e continente de Pernambuco, extraíndo delas efeitos, como são couros em cabelo, sola e vaquetas*”. O tom austero da carta era amenizado por curtos elogios ao Vice-Rei. Impossível que se mantivesse esse tipo de comércio, posto que o exclusivo da Companhia

⁵⁵ Ver as cartas enviadas pela Junta da Companhia em Lisboa para seu procurador no Rio de Janeiro, Francisco Pinheiro Guimarães e para os procuradores no Maranhão, Vicente da Cunha Pinto e Bernardo Rodrigues de Lima e da Bahia com Manoel da Costa de Menezes. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Cartas da América, liv. 289.

continuava inalterado. Todavia, a Junta entendia que o Vice-Rei tinha tomado todas as providências para se extinguir o “*contrabando que possa fazer-se a Companhia dando toda a Liberdade para que os Deputados naqueles Portos hajam de fazer todos os exames e averiguações que parecerem mais necessárias para aquele fim*”. De qualquer forma, para a Junta da Companhia em Lisboa parecia que esse contrabando não poderia ser tão poderoso ao ponto de o Vice-Rei não poder controlar ou deixar “*estender-se tanto, que chegasse a abranger os muitos Portos abertos que nos distantes e dilatados sertões daquelas capitanias facilitam a introdução e extração de mercadorias e efeitos*”⁵⁶. Nesse sentido, a Junta reiterou o pedido para que o Vice-Rei primasse pelo cuidado nas Alfândegas, não permitisse despachos e viagens para o Norte do Estado do Brasil sem licença da Companhia.

Parecendo querer jogar parte da culpa na pouca atenção do Vice-Rei para com suas funções, a Junta também equiparou os serviços do Vice-Rei com a de todos os Governadores, Capitães Gerais, Capitães Mores do Estado do Brasil, e a todos os Desembargadores, Juizes, Justiça e a “*todos as mais pessoas a quem possa pertencer e mandar observar inviolavelmente a Lei da Instituição da Companhia*”. Já que esta mesma observância da “*Lei dos Privilégios da Companhia que nas Alfândegas deste Reino tem sido inalterável*”, que no Brasil funcione da mesma forma: a vigilância contra o contrabando e manutenção do exclusivo da CGPP.

Dentre as muitas disputas em diferentes níveis institucionais que envolveram a Companhia, como foi discutido no item anterior, o monopólio era, logicamente, o cerne de todos os problemas. O fato da Companhia dispor, juntamente com o aparato político dos Governadores e militar com a vigilância dos portos, ou seja, favorecido pela Coroa, de prerrogativas monopolistas, fazia com que ela fosse a única compradora e vendedora da região monopolizada, afora o contrabando, claro. Isso significou que durante os 20 anos de funcionamento, a Companhia adquiriu os gêneros diretamente dos produtores e dos principais negociantes da terra a preços previamente estipulados pela própria instituição. Sem pouca margem de negociação e livre concorrência esses produtores acabavam aceitando as condições de preço impostas pela Companhia. O crédito para manutenção e ampliação da produção com mão de obra escrava, por exemplo, foi o motivo para prender os produtores numa cadeia de dívidas, que acabava impondo preços mais baixos aos gêneros coloniais. O comércio de produtos como o açúcar e o couro, antes da Companhia, seguiam padrões parecidos, mas os produtores tinham, pelo menos, maior margem de negociação graças maior concorrência na região.

Essas características comerciais de monopólio na circulação, fidelização da produção e preços pré-estabelecidos assentados no crédito/endividamento são agravados quando levamos em

⁵⁶ *Carta da Junta da Companhia em Lisboa para o Vice-Rei do Estado do Brasil, Marquês de Lavradio no Rio de Janeiro*. Lisboa, 23 de julho de 1773. Manuscrito. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Cartas da América, liv. 289.

consideração que os preços dos produtos adquiridos pela Companhia têm uma margem mínima de acompanhamento do fluxo de mercado. Isso significou que os preços dos produtos eram estabelecidos de acordo com os ditames da Companhia e não com a flutuação do mercado exportador.

De acordo com os Estatutos da Companhia, o produtor ou negociante que não quisesse vender seus produtos a Companhia tinham a liberdade de os enviar a Lisboa por sua conta e risco, pagando os fretes e taxas à Companhia. Nesse caso, a Companhia apenas fretava mercadorias em seus navios. Era preciso, no caso, que o produtor dispusesse de um procurador em Lisboa. Outra possibilidade era o produtor consignar a Companhia seus produtos, ou seja, seguiam por conta da Companhia e uma vez vendidos, eram subtraídas as despesas de envio e uma porcentagem pela negociação. Essas alternativas eram desencorajadas pelos interlocutores da Direção da Companhia em Recife e da Junta em Lisboa por diferentes formas: alto preço dos fretes cobrados, dificuldades burocráticas, desprestígios dos produtos em detrimento os da Companhia, venda em Lisboa com pouco rigor etc. A CGPP, portanto, detinha o monopólio do tráfico atlântico, o mais relevante dos monopólios que uma Companhia podia deter⁵⁷.

Os dois principais produtos exportados e comercializados pela Companhia foram os açúcares e os couros. A caráter de exemplo analisamos a frota da Companhia de 1778 que, de acordo com o seu próprio demonstrativo, exclui todos os produtos de menor relevância e apresentou dados que demonstram que foram exportado em caixas de açúcar branco e mascavado 546:641\$340 réis, representado 73%. Os demais 27% em couros em cabelo, atanados, meios de sola e vaquetas⁵⁸. O comportamento desses produtos em relação ao seu envio foi distinto.

⁵⁷ Nuala Zahedieh. *The capital and the colonies*. London and the Atlantic Economy, 1660-1700. Cambridge: CUP, 2010, p. 150-159 e Sebastião José de Carvalho e Melo. *Relação dos Gravames*, 1741-1742. In: _____. *Escritos econômicos de Londres* (1741-1742). Lisboa: BNP, 1986, várias páginas, notadamente 44 e 84. Sobre as relações comerciais entre portugueses e ingleses no século XVIII, ver: H. E. S. Fisher. *De Methuen a Pombal: o comércio Anglo-Português de 1700 a 1770*. Lisboa: Grávida, 1984. (1ª ed. 1971), notadamente, p. 60-67.

⁵⁸ *Lista do cálculo da exportação das capitanias de Pernambuco e Paraíba para o Reino no ano de 1778*. AHU, Pernambuco, cx. 132, doc. 9927.

GRÁFICO 06 – Caixas de açúcar exportadas pela CGPP, 1760-1778

FONTE: Elaboração do autor a partir de “*Mapa geral dos efeitos que vieram das capitanias de Pernambuco e Paraíba para Lisboa e cidade do Porto, desde o estabelecimento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba até o ano de 1778*”. AHU, Pernambuco, cx. 132, doc. 9924.

Entre 1760 a 1778, a CGPP transportou 139.795 caixas de açúcar, sendo 14% de todas as caixas transportadas diretamente pelos produtores e negociantes com fretes e consignações pagos a Companhia. Isso significa que 86% de todo o açúcar do Norte do Estado do Brasil comercializado pela Companhia foi diretamente adquirido ao produtor. Nos primeiros 10 anos da Companhia poucas caixas foram enviadas diretamente pelos produtores, ao contrário da década seguinte.

Ao compararmos com o segundo produto mais exportado pela Companhia, temos um comportamento bem distinto.

GRÁFICO 07 – Couros em cabelo exportados pela CGPP, 1760-1778

FONTE: Elaboração do autor a partir de “*Mapa geral dos efeitos que vieram das capitanias de Pernambuco e Paraíba para Lisboa e cidade do Porto, desde o estabelecimento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba até o ano de 1778*”. AHU, Pernambuco, cx. 132, doc. 9924.

Das 993.659 partidas de couro em cabelo do Norte do Estado do Brasil e exportadas nos navios da Companhia, mais da metade foi enviado diretamente para Lisboa através do regime de consignação ou apenas de fretamento. Isso significa dizer que durante a vigência do monopólio a CGPP não deteve o exclusivo de comercialização dos couros em cabelo da região e somente o transporte atlântico. Numa tendência crescente, somente a partir da década de 1770 é que decaiu a quantidade de couros comprados pela Companhia diretamente aos produtores. Essa inversão de comportamento de compra, transporte e venda em comparação ao açúcar se dá pelos aspectos da *colonização mercantil* monopolizada pela Companhia. Ao contrário da produção açucareira, que exigia consideráveis capitais para movimentar lavouras e engenhos; aquisição de escravatura e custos para o manutenção do escravo; apetrechos, máquinas, carros e caixas para a produção do açúcar; exigindo assim maiores créditos e negociações; a mesma situação não se dava na produção do couro. Uma fazenda, alguns vaqueiros, poucos escravos, subsídios alimentares para o criatório quando não fosse a relva e alimentação para o vaqueiro, somados a algumas léguas de terras, eram suficientes para a produção do couro nos sertões. Sem grandes exigências de capital e, portanto, de crédito, a Companhia não conseguia a imposição da venda na produção do couro diretamente aos fabricantes.

Esse comportamento de compra e transporte atlântico altera-se sensivelmente em relação aos atanados. Estes couros beneficiados na colônia a partir de fábricas de curtir e mão de obra escrava são em maior parte comprados e revendidos no Reino e na Europa pela própria Companhia. Ou seja, o couro em cabelo que pouco exigia capital creditício da Companhia, era praticamente vendidos no âmbito dos negócios privados/particulares. Já o atanado, que demandava diversas etapas no processo de manufatura, além de mão de obra escrava, tinha mais de 60% de sua comercialização executada pela Companhia.

Os aspectos relacionados ao comércio do couro que mais se aproximam dos dados de exportação do açúcar, ou seja, diretamente comprados e revendidos pela Companhia, são os meios de sola. Apenas 18% de todo os meios de sola foram enviados diretamente por produtores para Lisboa. No entanto, temos uma hipótese diferente ao do açúcar. Os meios de sola, assim como os couros em cabelo, possuem pouco tratamento e exigem diminutos cabedais, um tanto quanto diferente dos atanados. O que fazia com que os meios de sola fossem praticamente monopólio de comercialização da Companhia era o risco desse negócio, já que o meio de sola foi um couro pouco apreciado no mercado europeu, ao contrário dos couros em cabelo⁵⁹. Em 1777, a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba passou a enviar meios de sola para os mercados italianos e pediu aos correspondentes em Gênova que buscassem melhores negócios para esse tipo de couro, pois estava ciente da pouca aceitação desse produto na Europa. Numa dessas cartas, os Deputados da Junta admitem ser um produto de má reputação, mas isso “*por não se ter ainda introduzido e não terem consumo*”, no entanto, esperavam que “*depois de experimentarem melhor a sua qualidade poderão mudar de opinião, e que não terão dúvidas de pagar o certo gênero a preços mais avantajados*”⁶⁰.

O pau-brasil, enquanto produto extrativista foi, durante todos os século XVI a XVIII, um monopólio da Coroa. Durante a maior parte do século XVIII, o corte dessa madeira foi quase que exclusivo das matas do Norte do Estado do Brasil. Com a instalação de uma companhia monopolista de comércio na região, as atividades mercantis em torno do pau-brasil também sofreram mudanças e logo no início das operações da Companhia a Coroa cuidou em estabelecer

⁵⁹ Em 1758, D. José avisava ao presidente e deputados da Casa da Inspeção das Capitanias de Pernambuco que “*em consulta da Junta do Comércio destes Reinos e seus Domínios, me foi presente ter-se nela verificado que a sola que se transportou para a Cidade de Lisboa nas últimas frotas que chegaram dessas capitanias tem diminuição notável na sua qualidade a respeito do que costumava vir nas antecedentes*”. *Carta Régia sobre a qualidade das solas e atanados de Pernambuco*. Salvaterra de Magos, de 28 de Janeiro de 1758. Manuscrito. ANTT, Junta do Comércio, liv. 82, p. 17-17v.

⁶⁰ Carregamentos de couros miúdos e menos apreciados no mercado europeu, como vaquetas e meios de sola, se inicia partir da CGPP a partir de mais ou menos 1777. As faturas de carga desses couros encontram-se no *Livro de carregações para fora* (Borrador de carregações do couro miúdo), 1777-1803. Manuscrito. ANTT, Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, liv. 416. *Cartas da Junta da Companhia em Lisboa para João Batista Gervazoni, Nicolau Piagio & Filhos e Antonio Maria Alizeri em Gênova*. Lisboa, várias datas, 1777. Citação: *Carta da Junta da Companhia em Lisboa para Antonio Maria Alizeri em Gênova*. Lisboa, 15 de abril de 1777. Manuscritos. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Cartas para Itália e Norte, liv. 288.

novos procedimentos para esse negócio. A venda e o produto da venda permaneciam exclusivo da Coroa, já à cargo da CGPP ficava o corte, condução e embarque atlântico da madeira tintória de no mínimo 20.000 quintais anuais. Isso significou dizer que, embora o pau-brasil fosse transportado pela Companhia, não era um produto de venda da Companhia. As despesas ficariam todas por conta da Fazenda Real e a Companhia ganharia uma comissão de 2% pela operacionalização do negócio. A Coroa facultou a Companhia saque de letras sobre o Tesoureiro Mor da Fazenda Real para os primeiros gastos com o corte e condução⁶¹.

Com o corte, condução e embarque operacionalizado pela Companhia e com os custos e fretes pagos pela Coroa, era possível maximizar os ganhos para ambos: tanto à Coroa, quanto à Companhia. Ao invés de a Coroa pagar por cada quintal de pau-brasil que chegava à Casa da Índia, como comumente se fazia, ela passou a pagar os custos de corte, condução e transporte atlântico da madeira. Já a Companhia acabou se utilizando de sua logística de distribuição, embarcações e equipamentos disponíveis para maximizar os ganhos em torno da comissão que a Coroa pagou por cada quintal enviado. A Companhia logo regulou o preços dos fretes para o transporte continental das madeiras: dos portos do sul de Pernambuco seriam \$240 réis o quintal, já os oriundos do norte \$340 réis, fora as despesas para o envio atlântico entre Recife e Lisboa⁶². Inclusive, durante alguns anos foi rentável para a Companhia enviar embarcações exclusivas para o tráfego da madeira fora do regime das frotas e das viagens mercantes para Recife programadas pela CGPP⁶³. Em 1783, embora o monopólio houvesse teoricamente cessado, a Companhia continuava extraíndo toros de pau-brasil para completar suas cotas contratuais e atender aos desígnios da Coroa. Tudo isso em conformidade e parceria com o Governador de Pernambuco e consentimento das Câmaras⁶⁴.

Durante o funcionamento da Companhia o consumo da madeira tintória a partir de Lisboa era monopolizada por um de seus acionistas. A Companhia inglesa *Purry, Melish e Devisme*, encabeçada por David Purry, já detinha antes da Companhia o exclusivo para o consumo da madeira. Com a instalação da Companhia monopolista, a sociedade mercantil inglesa cuidou logo

⁶¹ *Carta régia sobre o corte, condução e embarque de pau-brasil de Pernambuco pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Lisboa, 15 de janeiro de 1763. Manuscrito. ANTT, Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, liv. 397, p. 23-24.

⁶² *Ofício da Direção da Companhia em Recife para o Conde de Oeiras em Lisboa*. Recife, 15 de janeiro de 1763. AHU, Pernambuco, cx. 100, doc. 7.824.

⁶³ *Ordem Real para despachar embarcações para carregar Pau-Brasil de Pernambuco por conta da Fazenda Real*. Lisboa, 27 de abril de 1773. Manuscrito. ANTT, Junta da Liquidação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, Correspondência do Reino para a Direção em Pernambuco, 1759-1770, cx. 610, capilha 02.

⁶⁴ *Carta do Senhor General de Pernambuco amparado pela administração da Companhia Geral de Pernambuco sobre o corte de pau-brasil para a Câmara de Natal*. Recife, 1783. Manuscrito. IHGRN, RCPSCN, cx. 04, liv. 12, carta nº 86.

em comprar 20 ações, tornando-se sócia originária e garantindo assim a permanência no negócio do pau-brasil⁶⁵.

A comercialização da Companhia na Europa

O monopólio das atividades mercantis da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba não constituiu um caso isolado. A terceira companhia criada pelo Marquês em 1756, a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, detinha também um relevante monopólio. De acordo com seus estatutos, ela deteve o “*comércio exclusivo de todos os vinhos, água ardentes e vinagres*”⁶⁶ que se transportasse do Porto para os portos do Brasil. Com a instalação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba que detinha o exclusivo de comércio na região, a Companhia do Douro passou a vender os vinhos diretamente a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e ela revendia-os na região. Ocorre que nos primeiros anos de funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, a Companhia do Douro já se queixava da falta de logística de venda das mercadorias e o atraso nos pagamentos. Queixava-se que as Letras não estavam sendo sacadas por não haver dinheiro na CGPP e que não recebia o dinheiro provincial “*que prudentemente se conjectura deve experimentar-se no mesmo Recife, deixando de girar nele todo o cabedal que até agora lhe introduzia o Comércio dos Escravos*”⁶⁷, como afirmamos anteriormente. A solução encontrada pela Companhia do Douro foi receber o pagamento em caixas de açúcar, requerendo para isso, permissão real.

Poucos dias depois, o Marquês de Pombal, juntamente com D. José I, respondeu a Companhia do Douro que avisaria a Junta da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em Lisboa para pressionar a Direção em Recife para o pagamento das Letras seguras, sacando se fosse preciso sobre a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Sendo assim, a CGPP deveria se responsabilizar pelas “*remessas dos seus próprios cabedais*”, honrando seus credores e fornecedores “*sem usurpação do comércio exclusivo, que compete por título oneroso à outra*

⁶⁵ *Aviso a Junta da Companhia sobre a arrematação do Contrato do Consumo do Pau Brasil e a permanência de David Purry e Companhia no contrato*. Lisboa, 22 de agosto de 1776. Manuscrito. ANTT, Junta da Liquidação da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, Correspondência do Reino para a Direção em Pernambuco, 1759-1770, cx. 610, capilha 02.

⁶⁶ *Instituição da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*. Lisboa: Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, 1792, p. 13 e António Barros Cardoso. O Douro e o Alvará de Instituição da Companhia Pombalina (1756). In: Glória Teixeira. (Org.). *Direito Rural: doutrina e legislação fundamental*. Porto: Vida Económica Editorial, 2013, p. 73-92.

⁶⁷ *Consulta da Junta da Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro, sobre a demora do cabedal da Companhia de Pernambuco, e permissão de extrair em efeitos o produto dos seus gêneros exclusivos*. Porto, 05 de junho de 1764. ANTT, Junta da Liquidação da CGPP, Correspondência do Reino para a Direção em Pernambuco, 1759-1770, cx. 610, capilha 01. Envios de pipas de vinho e azeite direto do Porto para Pernambuco pela Companhia do Douro, foram confirmados pela leitura dos livros da Alfândega do Porto sob a guarda do ANTT.

Companhia”⁶⁸. Ou seja, se a Coroa aceitasse o pedido da Companhia do Douro quebraria o monopólio da CGPP da venda do açúcar da região, pois essa passaria a ofertar o açúcar do Norte do Estado do Brasil em pagamento dos vinhos que a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba havia recebido da Companhia do Douro, afetando o exclusivo de venda desse produto oriundo da região na Europa.

A outra ponta do negócio não seguia os ditames e características desse comércio colonial, como havíamos caracterizado até aqui. Muito pelo contrário. Em primeiro lugar, os próprios Estatutos da Companhia guarnecia seus produtos trazidos do Norte do Estado do Brasil de uma série de privilégios alfandegários quando de sua entrada em Lisboa, como isenções e preferência de despacho nas mesas e repartições da Alfândega. Isso tornava o açúcar da Companhia mais barato, com menos rituais burocráticos de despachos e, portanto, mais competitivo no mercado, tanto do Reino como para reexportação.

Dentre os muitos negociantes e procuradores da Companhia que comercializaram os produtos coloniais na Europa ou que realizaram vendas de produtos europeus para a Companhia, destacamos Domingos Luiz da Costa, Geraldo Braancamp e Jacobus Johannes Vandeivall em Amsterdã; Diogo Terney e Dias Santos em Londres; D. Juan de Carrera em San Sebastián; Roman Vienne em Cádiz; Ettiënne Drovilhet e Patrício Joyes em Madri; Paulo Paulsens e João Schuleuck em Hamburgo; Luís Paylart em Ruan; Carlos Tontio, Antonio Maria Alizery, João Batista Gervazoni e Nicolau Piaggio em Gênova, entre outros. Todos eram orientados a realizar o negócio mais rentável. Sem preços estipulados e buscando a melhor oferta, os produtos consignados aos procuradores da CGPP deveriam alcançar o melhor preço, inclusive estocando produtos quando estes estivessem em baixa no mercado. Concorrência, livre mercado e circulação de mercadorias foram os parâmetros adotados pela Companhia para a venda de seus produtos na Europa. Uma fórmula bem diferente daquela adotada para a compra das mercadorias no Brasil.

As operações mercantis na Europa para venda do açúcar e o couro do Norte do Estado do Brasil eram bastante variadas. Durante os 20 anos de funcionamento, em alguns casos, companhias londrinas seguraram navios da Companhia que eram pagos com letras sacadas em Amsterdã, lastreadas com o açúcar já negociado no ano anterior. Consideráveis quantidades de resmas de papel e tinta foram adquiridos em Gênova para seguir os mercados indianos em troca de panos a serem comercializados em Angola, tendo sido pagos com solas, atanados e couros em cabelo. As letras de crédito passadas, sobretudo, em nome de negociantes das praças de Amsterdã e Londres,

⁶⁸ *Resolução Real em 23 de junho de 1764 da Consulta da Junta da Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro*. ANTT, Junta da Liquidação da CGPP, Correspondência do Reino para a Direção em Pernambuco, 1759-1770, cx. 610, capilha 01.

permitiam uma maior agilidade comercial da empresa⁶⁹. Esses créditos só eram possíveis pelos níveis de confiança e status que a empresa foi obtendo com o passar dos anos e do volume das negociações realizadas. O cumprimento satisfatório de acordos e pagamentos, o respeito aos prêmios de seguros, adiantamento das letras e taxas cambiais; assim como a boa reputação da Companhia, permitia graus elevados de confiança e, portanto, maiores numerário, letras e produtos envolvidos nas negociações e, portanto, maiores lucros.

Ao dimensionarmos as diferentes fases das negociações da Companhia é possível percebermos os distintos fatores e mecanismos utilizados pelos acionistas para cada etapa do negócio. A compra de açúcar e couros no Norte do Estado do Brasil dos produtores, como foi demonstrado, era baseada no crédito gerado pelo adiantamento de fazendas europeias, de escravos e de empréstimos diversos; se utilizavam da prerrogativa do monopólio e do endividamento para comprometimento de venda futura da produção, preços estabelecidos muitas vezes com anos de antecedência e até o congelamento dos mesmos; a navegação atlântica também era monopolizada e mesmo os produtores enviados por fretamento, ou seja, sem a venda direta ou consignada a Companhia e assumindo por sua conta e risco, sofriam sanções e prejuízos. Esse mecanismo comercial, tratado aqui como a base para dessa *colonização mercantil*, foram as práticas seguidas para subvalorização dos preços dos produtos adquiridos direto do produtor pelos agentes da Companhia, resultando num longo processo de endividamento dos mesmos, como veremos mais a frente. Por outro lado, o comércio de reexportação dos produtos adquiridos seguiam lógicas de mercado aberto e competitivo: oferta e procura, créditos e débitos e, sobretudo, margens para negociações livres, buscando sempre pelo melhor negócio para a CGPP, quando fosse possível.

⁶⁹ Ver as mais de 100 cartas enviadas para procuradores e negociantes da Companhia na Europa existentes no ANTT que estiverem disponíveis para consulta: CGPP, Livro Copiador de Itália e Norte, liv. 288 e Junta da Liquidação da CGPP, Copiadores de Correspondências, cotas 622/5, 622/6 e 622/7.

EXECUÇÕES DE DÍVIDAS NA COLÔNIA E NOVOS NEGÓCIOS NA CHINA

A Junta da Companhia em Lisboa, logo nos primeiros anos de funcionamento, passou informar a Direção em Pernambuco para os problemas envolvidos com a liberação e disponibilidade de créditos da Companhia para os produtores e comerciantes do Norte do Estado do Brasil. Afirmou em missiva que era bem verdade que os fundamentos de aumento do comércio, agricultura e manufaturas como objetivos primordiais da Companhia e mais: “*não somente conservar, mas fomentar o crédito, e em que muito particularmente se faz necessário este fomento [...] nessas Capitanias*”, afinal, o crédito gera produção e “*os efeitos servem de moeda*”. Sendo assim, o crédito pessoal disponibilizado, tanto para “*pessoas hábeis, verdadeiras e diligentes, ainda que sem fundo, como o crédito real*”, significou a possibilidade de se realizarem novos ramos de comércio, multiplicar a produção e até a população. No entanto, crédito exige “*grande cautela contra a ambição*”. Aos Administradores da Companhia em Pernambuco era preciso manter alerta a “*devida distinção entre crédito, indústria, verdade e economia das pessoas*”, em oposição aos “*abusos de créditos, indolência e falta de economia, que costuma obstruir a circulação do negócio*”⁷⁰.

De fato, ao passo que a Companhia aproveitou-se da região colonial para sobrepor seu monopólio, ela também ofertou volumosos créditos em todos os segmentos produtivos. Do fazendeiro ao curtidor de sola, do oleiro ao plantador de algodão, do lavrador ao senhor de engenho; em escravos, fazendas e crédito e até moedas provinciais, a Companhia distribuiu créditos que foram pontualmente cobrados. Ao nos debruçarmos sobre o manancial documental produzido pela Companhia, nos deparamos com longas e variadas listas de devedores. No entanto, a identificação do devedor e o valor da dívida, por si, como nessas listagens aparecem, não nos dizem muito coisa. Resolvemos, portanto, analisar as execuções de dívidas, ou seja, o reconhecimento judicial da dívida e seu processo oficial de cobrança, por parte da Companhia. A discussão aqui proposta parte da análise global de 374 processos individuais de execuções de dívidas da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, arroladas pelo Guarda Livro da administração dos fundos da Companhia em Recife, entre 1765 a 1793 e constante em dois extensos códices do Arquivo Histórico Ultramarino⁷¹.

⁷⁰ Carta particular da Junta de Lisboa para a Direção em Pernambuco sobre as disposições para o comércio da Companhia. Lisboa, s/d. Manuscrito. ANTT, Junta da Liquidação da CGPP, Documentos e papeis diversos, cx. 625, capilha 04.

⁷¹ Antonio Ferreira de Araújo. *Relação do estado das execuções que a Companhia faz a seus devedores entre 1765 a 1793*. Recife, 07 de setembro de 1793. Manuscrito. AHU, Relação de Devedores à CGPP, Códices 1.155 e 1.898. Essa pesquisa também se apoiou na análise de alguns processos de execuções de dívidas da CGPP em Pernambuco, realizadas pela historiadora Teresa Marques. Ver: Teresa Cristina de Novaes Marques. *As dívidas do Senhor Jácome Lumachi. Pernambuco e a Companhia Geral pombalina*.

As fazendas pecuaristas denominadas ‘Feia’ e ‘Arveiro’ da Ribeira do Ceará, pertencentes a Manoel Ferreira Braga; as 400 cabeças de gado que pastavam no sertão da Capitania do Rio Grande do Norte de Luís Tavares Ferreira; o engenho de fazer açúcar chamado de ‘Tirapuá’ na Paraíba, do Coronel Manoel Correia da Silva; os engenhos ‘Mazagão’ e ‘Mundo Novo’ situados em Itamaracá e pertencente a José Correa Lima; os 20 escravos e todo o engenho ‘Mata Redonda’, com seus apetrechos de cobre e bois mansos na freguesia de Porto Calvo nas Alagoas, pertencentes ao poderoso Jacomé Lumachi; todos esses bens, espalhados pelo Norte do Estado do Brasil, foram penhorados pela Companhia para pagamento de dívidas.

Regulado desde os Estatutos, o funcionamento da Companhia pressupunha a atuação de seu Consulado, ou seja, um organismo jurídico formado por um Juiz Conservador em Lisboa, outro no Porto e outro em Pernambuco “*com jurisdição privativa e inibição de todos os Juizes e Tribunais*”. Esse “*privilégio de Juiz Privativo*” é o mesmo que já detinha a congênere do Grão-Pará e Maranhão, tendo os Conservadores para o “*bom governo da Companhia*” a prerrogativa sobre qualquer contenda relacionada a Companhia, com exceção de questões privativas entre sócios. Como bem afirmou José da Silva Lisboa, os Tribunais de Comércio, ou seja, os Consulados, “*conhecem das causas e contratos mercantis entre os negociantes, que sejam nacionais, quer estrangeiros, se estes não tem Privilégio de foro de algum Juiz privativo de sua Nação*”; já no caso das Companhias se chama Conservadores, “*os quais conhecem em primeira instância, com recurso ao Supremo Tribunal da Justiça no lugar*”. De acordo com os Estatutos da Companhia, uma das atribuições do Consulado era cuidar das querelas em torno dos “*fretes, avarias e mais dívidas, de qualquer qualidade que sejam*” e que “*se cobrem a favor da Companhia pelos seus Juizes Conservadores*”⁷².

Durante a Idade Média foi comum, posto a inexistência de tribunais corporativos, aquilo que Sheilagh Ogilvie chama de ‘sistema de responsabilidade da comunidade’, ou seja, a possibilidade de impor represálias aos descumpridores de acordos, como não pagamento de dívidas, por exemplo. Essas represálias impostas pelos membros das corporações de ofícios ou sociedade de mercadores era o descrédito, sanções punitivas e a propagação da ‘má fama’⁷³. No entanto, com os avanços do direito mercantil necessários a um mundo cada vez mais globalizado, incorporador de praças

Topoi, vol. 12, n. 22, jan.-jun. 2011, p. 63-74; _____. O corpo mercantil do Recife e o descrédito de comerciantes no início do século XIX. *Locus: Revista de História*, Juiz de Fora, vol. 20, n. 2, jan.-jun. 2014, p. 35-49; _____. As dívidas do açúcar na capitania de Pernambuco (século XVIII). In: José Vicente Serrão *et al.* (Org.). *Property Rights, Land and Territory in the European Overseas Empires*. Lisboa: CEHC, ISCTEC-IUL, 2015, p. 313-324.

⁷² *Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1759, várias páginas e José da Silva Lisboa. *Princípios de Direito Mercantil*. Vol. 07: dos tribunais e causas do comércio. Lisboa: Imprensa Régia, 1811, p. 01-02.

⁷³ Sheilagh Ogilvie. *Institutions and European trade*. Merchant guilds, 1000-1800, Cambridge: Cambridge University Press, 2011, várias páginas, notadamente 252-253 e 300-301.

mercantis estrangeiras e da complexificação das relações comerciais, foi se formando dentro dos próprios Estados modernos a necessidade de incorporar e aparelhar a justiça mercantil, ao ponto de se criarem os Consulados com seus juízes privativos e em Portugal, notadamente, dentro das Companhias de Comércio.

Rui Marcos chama atenção para duas características peculiares a existência de uma *jus dicere* em oposição a *jus commum*. Em primeiro lugar, a celeridade da justiça e, segundo, a visão excludente e ideológica do funcionamento do próprio Consulado: “*ao mesmo tempo que delimitava um espaço imune às investidas dos tribunais comuns, construía um círculo de irresistível forças avocatórias*”⁷⁴. Ou seja, uma justiça autônoma constituída dentro de uma estrutura organizativa de Antigo Regime que pressupunha, entre outros fatores, uma efetiva força do Estado e do interesse privativo de indivíduos e pequenos grupos privilegiados, tornou o Consulado da Companhia um espaço institucional de juízo arbitral e uma disciplina normativa baseada no privilégio da justiça, dos interesses mercantis e de salvaguarda dos bens da Companhia.

Entre José Antônio de Alvarenga Barros Freire, o primeiro Juiz Conservador da CGPP em Recife; homem culto, educado em Coimbra, filho de mineiros e irmão de Claudio Manuel da Costa e João da Silveira Pinto Nogueira, o último⁷⁵, pelo menos 374 senhores de engenho, lavradores, homens de negócio, fazendeiros, curtidores de sola tiveram seus bens penhorados por eles.

Os processos arrolados e aqui trabalhados seguiam a mesma ritualística jurídica⁷⁶: na primeira parte do trâmite consta a data, todos situados entre 1765 e 1793, em que o Juiz Conservador da Companhia havia penhorado os bens do devedor, a quantia devida, quais os bens penhorados, a identificação do depositário dos bens penhorados e a forma de pagamento acordada pelo Juiz e aceito pelo devedor. Na maioria dos casos o devedor era o próprio depositário dos bens,

⁷⁴ Rui Manuel Figueiredo Marcos. *As Companhias Pombalinas* – contributo para a história das sociedades por ações em Portugal. Dissertação de Doutoramento em Ciência Jurídico-Históricas apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. Coimbra: Almedina, 1997, p. 777-781. Ver também as relevantes considerações sobre os tribunais privativos nas questões comerciais contemporâneas em John McMillan; Christopher Woodruff. Private Order under Dysfunctional Public Order. *Michigan Law Review*, vol. 98, no. 8, 2000, p. 2421-2458.

⁷⁵ Laura de Mello e Souza. *Cláudio Manuel da Costa*. O letrado dividido. São Paulo: Companhia das Letras, 2011, p. 54-55; Francisco Augusto Pereira da Costa. *Anais Pernambucanos*. Vol. 07. Recife: FUNDARPE, 1984, p. 356; Luiz Geraldo Silva. *A faina, a festa e o rito*. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (séc. XVII a XIX). São Paulo: Papirus, 2001, p. 180 e *Ofício do juiz de fora João da Silveira Pinto Nogueira sobre a extinção do Juízo da Conservatória*. Recife, 15 de setembro de 1781. AHU, Pernambuco, cx. 141, doc. 10.419, ver também na cx. 142, o doc. 10.448 que trata sobre o mesmo assunto da extinção do Juiz Conservador.

⁷⁶ Todos os dados a partir de agora apresentados foram extraídos do códice manuscrito com 250 páginas elaborado por Antonio Ferreira de Araújo, Guarda Livros da CGPP em Pernambuco e por nós compilado num banco de dados em formato de planilha. Em 1793, ano de finalização do manuscrito, foram arrolados 385 declarações de execuções. No entanto, por uma questão metodológica, excluímos os casos de reexecução ou repetição de um mesmo devedor em mais de um processo, restando assim 374 processos originais. Ver: *Relação do estado das execuções que a Companhia faz a seus devedores entre 1665 a 1793*. Recife, 07 de setembro de 1793. Manuscrito. AHU, Relação de Devedores à CGPP, Códice 1.155.

posto que “*para segurança e pagamento*” da dívida era necessário que o devedor permanecesse na posse dos mesmos. Quando o depositário era um terceiro, este era “*encarregado de guardar gratuitamente alguma coisa móvel, que se fia de seu poder, boa fé e vigilância, com encargo de entrega-la, todas as vezes que lhe for requerido pelo dono, ou por competente autoridade pública*”⁷⁷. Caso o devedor não pagasse a dívida ou atrasasse os pagamentos, o Juiz Conservador poderia deferir a “*penhora por sentença*”, ou seja, a execução efetiva da dívida. Consta apenas dois casos em que os devedores apelaram em segunda instância para Lisboa e ambos foram indeferidos. É preciso não esquecer do preço da justiça, já que enviar um processo da colônia para o Reino requeria altos dispêndios e grande insegurança sobre o resultado do pleito.

A primeira execução registrada em Recife ocorreu 5 anos depois do início do funcionamento da Companhia sobre as próprias ações adquiridas por Antonio José Brandão. No ano seguinte, os bens do negociante João Pedro de Amaral Correa foram penhorados, resultando em mais de 3 contos de réis, tendo como garantia as próprias fazendas europeias adquiridas à Companhia e existentes em sua loja, além de imóveis que detinha em Recife. Durante o funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em regime de monopólio na região, ou seja, entre 1760 a 1780, pelo menos 88 execuções de dívidas ocorreram, o que representa 24% do nosso universo de análise, sendo as demais após a 1780 e sob a administração da Junta de Liquidação dos Fundos da Companhia.

Praticamente todas essas 88 execuções foram obrigadas a serem pagas em arrobas de açúcar branco, conduzidos diretamente para a balança da Alfândega do Recife. Esses primeiros casos ilustram duas relevantes questões. Primeiro, que a CGPP não esperou pelo término de seu monopólio para cobrar as dívidas. Segundo, que esse movimento de crédito para lavoura e cobrança em açúcar durante o funcionamento da Companhia, evidencia o papel do endividamento como comprometedor da produção e da possibilidade da Companhia auferir maiores ganhos com preços subjugados. Após o fim do monopólio, as execuções continuaram a serem realizadas e, como foi dito anteriormente, entre 1765 a 1793 temos 374 processos de execução. Desse montante geral de processos é possível analisarmos alguns aspectos.

Em 1784, Francisco de Carneiro de S. Paio teve seus dois engenhos, ‘Águas Frias’ e ‘Tabocas’, juntamente com 38 bois mansos e 32 bestas de rodar, penhorados. A dívida chegou à casa dos quase 23 contos de réis e não escapou ao Juiz Conservador os 103 escravos que o mesmo detinha na lide do açúcar de seus engenhos. Numa média de 9 escravos por processo, 66% de todas as execuções contém escravos penhorados. As 10 maiores escravarias penhoradas (entre 50 a 103

⁷⁷ José da Silva Lisboa. *Princípios de Direito Mercantil*. Vol. 05: dos contratos mercantis. Lisboa: Imprensa Régia, 1811, p. 28-29.

escravos por devedor) corresponderam a 20% de toda a escravatura arrolada nas dívidas e foi de senhores de engenho possuidores de dois engenhos cada, pelo menos. De todos os processos que constam escravos penhorados, 83% eram devedores que possuíam, pelo menos, de 1 a 20 escravos cada. Esse quadro nos leva a reiterar que o preço do escravo pode, de fato, ser calculado pela quantidade de réis que lhe foi pago no ato da venda. Porém, o seu valor deve levar em consideração além da sua capacidade produtiva, o fato de corresponder a um elemento creditício relevante a Companhia para a fidelização da produção e subjugação dos preços das matérias primas coloniais.

A Companhia também aceitou como pagamento as dívidas de terceiros e também dívidas em regime de penhoras. Isso significou que mesmo algum negociante ou senhor de engenho que buscasse ter sua fama ilibada junta a Companhia, poderia acabar caindo na sua extensa rede de devedores. Aos mortos a dívida continuava e as suas viúvas recaíram as responsabilidades. Ana Antunes Bandeira foi cobrada em mais de 3 contos de réis que devia o fidalgo Jerônimo de Albuquerque Maranhão quando de sua morte. Entre os bens penhorados em 1779, em meio as caixas de açúcar, escravos e outras coisas, encontrava-se uma *"fazenda de gado em terras próprias chamada Suçuarana, cita na Ribeira do Seridó, com todo o gado vacuum e cavalos que nela se acha, com um escravo da mesma Fabrica da dita fazenda"*, na Capitania do Rio Grande do Norte⁷⁸.

A grande maioria dos 374 processos aqui rapidamente apresentados estavam já em fase de penhora dos bens, ou seja, execução deferida. Isso significa que os devedores, viúvas, herdeiros diversos ou fiadores não pagaram as dívidas e os pleitos passaram a ser efetivamente executados. Ocorre que nem em todos os casos consta o desenrolar final do processo e somente a menção de que *"se vai continuando a execução"*⁷⁹. Porém, temos alguns casos de leilões, tomadias e prisões.

Antonio da Silva Martins teve seu escravo e casa de morada leiloadas em haste pública. Já Antonio Martins da Cunha Souto Maior, morador da Vila de Igarapé em Itamaracá, teve seus nove escravos leiloados, casas e sítios, além de ter sido detido na cadeia de Recife. Antonio Figueiredo Gouvêa foi preso, assim como Luís Tavares Ferreira que teve seu sítios de terra, *"com suas árvores de fruto, seis cavalos, duas celas, 50 oitavas de ouro em várias obras, vários trastes de casa e 400 cabeças de gado no lugar do Rio Grande"*, tudo leiloadas. Muitos são os casos de engenhos penhorados com seus apetrechos de cobres variados ou mesmo com equipamentos açucareiros mais

⁷⁸ Agradeço aos professores Muirakytan de Macêdo e Helder de Macedo pelas informações sobre essa fazenda no Seridó.

⁷⁹ Tivemos contato com alguns processos da Conservatória da Companhia produzidos pela Junta da CGPP em Lisboa. No entanto, até o presente momento, não encontramos processos completos da Conservatória produzidos pela Direção em Pernambuco. De todos os processos analisados, segue a lógica do Juiz Privativo: deferir a favor da Companhia quando isso envolvesse o patrimônio mercantil da instituição. Para termos maiores noções de como ocorriam esses processos, nos valem da leitura e análise da *Acção cível de libelo em que é autora d. Mariana Inácia de Moura e réus Leonardo dos Santos Pinto e outros*. Lisboa, 25 de junho de 1779. Manuscrito. ANTT, Feitos Findos, Conservatória da CGPP, mc. 18, nº 06, cx. 23.

pesados, como a moenda, por exemplo. O proprietário do Engenho Jacú, Rodrigo de Barros Pimentel foi preso e o bem leilado. Em 1785, o Engenho Bom Jesus da Mata não escapou mais as dívidas de mais de 9 contos de réis e foi leilado.

A questão do endividamento e da execução das dívidas dos senhores de engenho é um tema que mereceria maior reflexão por parte da historiografia brasileira. Aqui gostaríamos apenas de apontar que esses casos, acima apontados, de confiscos e leilões de propriedades e prisões de devedores, pode indicar que a Companhia de Comércio teria condições mais favoráveis que os mercadores em geral para a cobrança de dívidas, inclusive superando as dificuldades dos antigos privilégios que os senhores de engenho tinham obtido da Coroa contra seus credores. Tal vantagem estaria em especial na existência do Consulado e do Juiz Privativo e que os antigos privilégios dos senhores de engenho sobre a proteção real que detinham, de não execução em sua unidade produtiva e força de trabalho, já não eram respeitados pela racionalidade econômica da Companhia. O importante era salvaguardar o funcionamento da unidade produtiva, apenas. Sendo assim, se era um senhor de engenho de uma família nobre ou não, o peso dessas relações diminua em detrimento as honras creditícias acordadas entre os devedores e a CGPP.

A análise global desses processos de execução nos revela outra função poderosa que o crédito e o endividamento exerciam: a manutenção do próprio monopólio da Companhia. A grande maioria dos casos em que os engenhos penhorados são identificados geograficamente constam ser da região das Alagoas, Porto Calvo e Sirinhaém, ou seja, ao sul de Pernambuco. De fato na porção ao norte de Pernambuco, mesmo com todas as intempéries, ainda era mais rentável enviar pelo porto do Recife do que criar rotas para desembocar no litoral do Maranhão e seguir nas frotas do norte. O mesmo não ocorreu com a região ao sul de Pernambuco, muito próxima ao porto de Salvador e onde poderia ser aventados melhores preços pelos açúcares, afinal o açúcar da Bahia detinha maior apreço no mercado. Sendo assim, defender o monopólio da CGPP era também impedir o escoamento dos produtos do sul por Salvador e, de acordo com nossas conjecturas para o caso, um dos mecanismos utilizados pela Companhia para minimizar esse contrabando foi justamente o endividamento dos engenhos daquela área.

O papel exercido pelo crédito da Companhia e, portanto, o endividamento dos colonos foi um dos pilares da colonização mercantil perpetrada pela CGPP no Norte do Estado do Brasil. O Marquês de Pombal tinha tanta clarividência desse relevante mecanismo que reiterou em 1776, poucos anos antes do fim do monopólio, que seja qual fosse o estado das dívidas, *“tem e deve ter outras possibilidades e outro crédito que não terá qualquer particular negociante que em Lisboa compra os efeitos da Companhia para os girar por sua conta e fazer tornar em efeitos, para vender a Companhia”*. Em *“benefício do seu interesse e principalmente do acerto e comodidade das*

compras”, a Companhia deve primar pelos créditos, afinal o ganho da Companhia está nessa colonização mercantil sobre os “*moradores das Capitanias de Pernambuco e Paraíba, que sofrem um tão fechado monopólio o qual a Junta há de procurar suavizar-lhes quando pode caber nos limites de sua diligência*”⁸⁰.

Por outro lado, ao passo que a Companhia coagia os colonos com mandados de prisões, penhoras e leilões, a pagar suas dívidas; ela também se preparava, às vésperas do encerramento do seu monopólio, conquistar com capitais próprios, os mercados asiáticos. Numa dispendiosa e complexa negociação entre o Atlântico e o Pacífico, a CGPP teve de reunir letras de crédito, mercadorias das mais variadas, patacas de prata, ouro, tabaco da Bahia, miçangas de Veneza e muitas outras partidas e fazendas para chegar aos mercados da China. Prestes a encerrar o monopólio da região, os Deputados da Junta em Lisboa decidiram reunir os cabedais da Companhia, recrudescer as cobranças de dívidas na região para continuar o giro do capital.

A Viagem do Neptuno e Polifemo: o Atlântico, o Pacífico e a história conectada.

“*Todas as Nações da Europa que fazem comércio da Ásia conhecem muito bem as vantagens que de Portugal dão sobre elas*”. Assim escreveu o Marquês de Pombal em 1774 ao novo Governador da Índia, D. José Pedro da Câmara. De acordo com Pombal, mesmo no estado decadente em que se encontrava presentemente os negócios portugueses na Ásia, mesmo assim, “*as situações felizes dos seus portos, a língua portuguesa geral e dominante naquela parte do Mundo, o amor e o respeito que nele foi sempre transmitindo entre os naturais daquelas regiões*”, consagravam importantes vantagens dos portugueses sobre os mercados asiáticos. Tudo isso conquistado pelos “*ilustres feitos dos Almeidas, dos Albuquerque, dos Pachecos, dos Castros, Heróis daquele feliz Século até o dia de hoje*”⁸¹.

O Marquês de Pombal sabia da importância dos negócios asiáticos para Portugal, tanto que seus planos de ampliação de negócios portugueses no Pacífico haviam sido esboçado anos antes, numa carta escrita para o Cardeal da Mota em 1742⁸². Do valor dos produtos exóticos como chás e

⁸⁰ *Aviso do Marquês de Pombal à Junta da Companhia para algumas diligência nos negócios da Companhia*. Lisboa, 20 de abril de 1776. Manuscrito. ANTT, Junta da Liquidação da CGPP, Correspondência do Reino para a Direção em Pernambuco, 1759-1770, cx. 610, capilha 02.

⁸¹ *Instruções dada pelo Marquês de Pombal ao Governador da Índia D. José Pedro da Câmara para o governo do mesmo Estado, 1774*. BBGJM, [Cópia de originais do Marquês de Pombal], B 18 b, p. 80v.

⁸² “*Para ser útil a Portugal o comércio do Oriente é necessário fazer-se uma poderosa Companhia*”. Carta de Sebastião José ao Cardeal da Mota. Londres, 19 de fevereiro de 1742. In: Sebastião José de Carvalho e Melo. *Escritos econômicos de Londres (1741-1742)*. Lisboa: BNP, 1986, p. 133-158. Ver Fritz Hoppe. *A África Oriental Portuguesa no tempo do Marquês de Pombal (1750-1777)*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1985, p. 299 e José Acúrsio das Neves. *Observações sobre o comércio da Ásia*, c. 1800-

como produtos luxuosos da China comprados em Macau, como biombos e porcelanas; mas também da relevância dos valiosos tecidos de Surate e Goa na Índia, o lucro dos produtos asiáticos valia todos os esforços de negociação e navegação⁸³. Com os produtos da China garantiam-se avultosos lucros e com os da Índia, garantia-se além de tudo, o mercado de escravos na América. Não por acaso, a primeira companhia de comércio pombalina foi fundada em 1753 com permissão de durante 10 anos negociar, em regime de monopólio, com a Índia e a China. A mal fadada Companhia do Comércio da Ásia Portuguesa foi ao chão junto com Lisboa em 1755 e parte de seus capitais litigiosos compuseram o capital inicial da CGPP, como demonstramos anteriormente⁸⁴. Tão grande era a relevância da China nos sonhos e planos portugueses que o Embaixador português em Áustria, Manuel Teles da Silva, escreveu em duas ocasiões ao futuro Marques de Pombal, em 1752 e 1756, afirmando que “*os Reis de Portugal podem vir sucessivamente a ter um Império, como o da China, e ainda maior que a França, Alemanha e Hungria, unidas se fossem um só corpo*”, caso juntasse Portugal ao Brasil. E mesmo que Portugal ao Brasil não fosse unida, mesmo assim, ao Brasil caberia tal missão, posto que o Império da China “*é antiquíssimo e nada pareça mais novo que o querer fazer de tão diversos selvagens Tapuias, Negros, Mulatos, uma China do Brasil*”⁸⁵.

A Direção da Companhia em Recife, em 1776, recebeu as instruções por parte da Junta em Lisboa para carregar “*caixas de açúcar surtidas*” no navio Maria Victoria, comandada naquela ocasião pelo Cap. Tenente do Mar e Guerra Domingos Furtado de Mendonça e tendo como proprietário Luiz Cantofer. O proprietário era um negociante radicado na corte portuguesa, experimentado nos negócios na Ásia e havia obtido licença por parte da Coroa para fazer negócios

1830. In: António Almodovar; Armando de Castro. (Org.). *Obras completas de José Acúrsio das Neves*. Vol. 03: variedades. Porto: Afrontamento, s/d, p. 273-306.

⁸³ “*O sonho de chegar à China é o fio imaginário que percorre a história da luta da Europa, no início da Era Moderna, para fugir do isolamento e entrar pelo mundo mais vasto*”. Timothy Brook. *O chapéu de Vermeer*. O século XVII e o começo do mundo globalizado. Rio de Janeiro: Record, 2012, p. 55. Para debates mais amplos sobre como o comércio com a China pagava os riscos e as aventuras de um mundo cada vez mais globalizado, ver: Immanuel Wallersteins. *The West, capitalism, and the modern world-system*. In: Timothy Brook; Gregory Blue. *China and historical capitalism*. Genealogies of Sinological Knowledge. Cambridge: CUP, 1999, p. 10-56 e Kenneth Pomeranz. *A grande divergência: a China, a Europa e a construção da economia mundial moderna*. Lisboa: Edições 70, 2013.

⁸⁴ Alguns recentes discussões sobre os investimentos portugueses no mercado asiático, a caráter de exemplo, ver: Charles Boxer. *Francisco Vieira de Figueiredo. A portuguese merchant-adventurer in south east Asia, 1624-1667*. S. Gravenhage (Den Haag): Martinus Nijhoff, 1967; J. Bohorquez. *Globalizar el Sur*. La emergencia de ciudades globales y la economía política de los imperios português y español: Rio de Janeiro y La Habana durante la Era de las Revoluciones. Thesis (Doctor of History and Civilization). Florença: European University Institute, 2016; Sanjay Subrahmanyam. *O Império Asiático português 1500-1700: uma história política e econômica*. Lisboa: Difel, 1995; Luís Filipe F. R. Thomaz. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Ed. Difel, 1994. Sobre o principal investidor e interessado na Companhia de Comércio da Ásia Portuguesa, Feliciano Velho Oldemberg, ver: Philomena Sequeira Antony. *Relações intracoloniais: Goa-Bahia: 1675-1825*. Brasília: FUNAG, 2013, p. 193 e Leonor Freire Costa; Maria Manuela Rocha; Rita Martins de Souza. *O ouro do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013, p. 173.

⁸⁵ *Cartas de Manuel Teles da Silva na Áustria para Sebastião José em Portugal*. Viena, 12 de agosto de 1752 e 19 de novembro de 1756. Eugénio dos Santos. O Brasil pombalino na perspectiva iluminada de um estrangeirado. *Revista da Faculdade de Letras*. Separata, II série, vol. VIII. Porto: 1991, p. 91-94.

no Porto de Mocha e outros no Mar Vermelho, ou seja, em portos do oceano Índico entre a África e a Ásia. Ocorre que Luis Cantofer recebeu permissão da Junta para portar uma letra de risco sobre a Companhia, o que denota que a negociação realizada pelo sobrecarga, ou seja, o negociante a bordo do navio responsável pelas transações comerciais em cada porto, durante a viagem se utilizaria de créditos da Companhia a serem pagos 20 dias depois do retorno do navio⁸⁶. Não sabemos precisar se essa foi a primeira negociação para Ásia que a Companhia participava com efeitos e créditos, mas podemos afirmar é que a partir de 1775, a próprio CGPP passou a se preparar para ela própria enviar uma negociação particular para a Ásia, antes mesmo da Companhia do Grão-Pará e Maranhão reunir seus navios e capitais liquidatários, em imitação as negociações da CGPP em Goa, Costa do Malabar, Coromandel e Bengala⁸⁷.

Em 1775 havia chegado em Lisboa o Navio Neptuno, construído nos estaleiros de Recife e da Paraíba com capitais da CGPP. O Marquês de Pombal se encarregou das licenças régias, argumentando na Corte que o navio, “*pela sua bondade, é capaz de ir á Índia*”, obtendo de D. José I a aprovação para que “*o dito Navio siga a referida Viagem na forma do estilo Mercantil*”⁸⁸. Neptuno, um deus presente já entre as crenças dos navegadores fenícios, foi aquele a quem na repartição dos ‘Domínios do Mundo’ coube o ‘Império do Mar’ e também foi o nome escolhido em Recife para batizar o navio, em meio a uma lista enviada pela Junta de Lisboa. A Junta considerou que o nome da nova nau deveria se “*afastar do uso comum da Navegação Portuguesa*” e se aproximar com os nomes das embarcações das outras “*Nações da Europa, assim se evitam as indecências com que se tratavam os nomes mais sagrados da nossa Religião*”. Embora levasse um nome pagão para se misturar com os nomes dos navios comuns europeus, “*Santo Antônio que é o Protetor da Companhia será sempre o de toda a sua navegação*”⁸⁹.

Dada a permissão real em 1775, a viagem do Neptuno iniciou seus longos preparativos e só partiu do porto de Lisboa em 1777. Ocorre que o plano inicial se modificou e ao invés de ir somente

⁸⁶ *Carta da Junta de Lisboa para a Direção em Pernambuco sobre o Navio Mariana Victória*. Lisboa, 09 de março de 1776. ANTT, Junta da Liquidação da CGPP, Minutas de cartas, avisos, ordens, requerimentos e decisões da Junta de Lisboa, 1773-1810, cx. 625, capilha 03. Sobre os negócios de Luís Cantofer, ver: Roquinaldo Ferreira. *Dinâmica do comércio intracolônial: jeribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos*. In: João Fragoso; Maria Fernanda Bicalho; Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séc. XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 359-366

⁸⁷ Antônio Carreira. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. Vol. 01. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988, p. 102, 315-316.

⁸⁸ *Aviso do Marquês de Pombal a Junta da Companhia sobre o Navio Neptuno*. Lisboa, 11 de março de 1775. Manuscrito. ANTT, Junta da Liquidação da CGPP, Correspondência do Reino para a Direção em Pernambuco 1759-1770, cx. 610, capilha 02.

⁸⁹ *Carta da Junta de Lisboa para a Direção em Pernambuco*. Lisboa, 08 de setembro de 1773. Manuscrito. ANTT, Junta da Liquidação da CGPP, Minutas de cartas, avisos, ordens, requerimentos e decisões da Junta de Lisboa, 1773-1810, cx. 625, capilha 03.

a Índia, estenderam a negociação até o Império da China. Para tanto, a CGPP calculou todos os riscos e ganhos possíveis, assim como a melhor estratégia de navegação e decidiu que a viagem incluiria mais uma nau, o navio Polifemo. O comandante Dionísio Ferreira Portugal conduziu o Neptuno em sua derrota estabelecida no Plano de Ordens e Viagens e incluindo os principais portos de negociação saiu de Lisboa, partiu para o Rio de Janeiro, Moçambique, Diu, Damão, Surrate, Goa, Madastra (Chennai), Macau, retornando a Lisboa. Já Antonio José de Oliveira, o Capitão e Tenente de Mar e Guerra da Armada Real, conduziu a derrota do Polifemo partindo de Lisboa, foi a Bahia, Moçambique, Goa, retornou a Costa da África em direitura para Angola e seguiu para Lisboa⁹⁰.

Ambas as naus receberam efeitos europeus para serem comercializados em portos diferentes e de acordo com o seu Plano de Ordens particular entregue aos sobrecargas. A soma desses efeitos distribuídos em ambas as naus foi de 191:680\$958 réis, entre produtos variados. De miçangas e avelórios comprados a Jacomoto Juventa em Veneza e vidros da Boêmia de Heil Millen Company para as negociações na África, além de pólvoras e espingardas compradas em Hamburgo a Luiz Lassence e Joaquim Izidório Boret; efeitos de ferro, chumbo e cobre, como pregos, barras e chapas, além de papel e coral para os portos da Ásia; açafrão, água de cheiro da Hungria, vinhos, azeites e chapéus portugueses comprados a Gonçalo Ribeiro dos Santos para comercializar na Bahia e Rio de Janeiro, foi parte dos efeitos carregados, além de 1.016 patacas de prata castelhanas. A nau Neptuno adicionou a sua carga, caixas de açucars para o negócio em Goa e pipas de água ardente para Moçambique, quando aportou no Rio de Janeiro, além de ter recebido do procurador da CGPP naquela praça, Francisco Pinheiro Guimarães, 20:000\$000 réis em pesos castelhanos, totalizando 7.422 pesos. Toda a essa prata era essencial para os negócios em Macau. A nau Polifemo recebeu na Bahia os admirados tabacos de corda adocicados, essenciais ao negócio da escravatura quando do seu retorno por Luanda ou mesmo para os negócios em Moçambique. Esse tabaco foi embarcado por conta da Fazenda Real⁹¹.

As naus também receberam uma série de cartas e instruções a serem entregues em cada porto que fundeassem. Como havia afirmado anos antes D. Luís da Cunha sobre o comércio com a

⁹⁰ Todos os registros de ordens, despachos, contratos, assim como os Planos de Navegação dos Capitães e os Planos de Ordem e Negociações dos Sobrecargas das naus Neptuno e Polifemo, encontram-se no ANTT, CGPP, Negociações da Ásia, Livro de Registro das Naus Neptuno e Polifemo, liv. 203. Já as diversas entradas e saídas de fazendas de todas as negociações foram registradas no Livro de Entradas das Fazendas da Índia, [mesma notação anterior], liv. 202. Todas as informações apresentadas sobre essas negociações e viagens constam nesses livros e, portanto, dispensaremos outras referências, salvo qualquer documentação diferente que foi devidamente citada ao longo do texto.

⁹¹ Além das referências contidas na nota 87, ver também: *Fazenda expedida por conta da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba pela Nau Neptuno para Goa*. Lisboa, 24 de março de 1777. Manuscrito. ANTT, CGPP, Livro 1º de enfardamentos para Goa, liv. 391.

Ásia em regime de Companhias, devia-se manter comissários em “*todos os estabelecimentos da dominação de Sua Majestade, para tirar daquelas remotíssimas partes todas as mercadorias e produções que na Europa se consomem*”. Em Goa, por exemplo, seguiram as instruções para D. Frederico Guilherme de Souza, governador e Capitão General daquele Estado e José Joaquim de Cerqueira de Magalhães Lenções, Chanceler da Casa da Suplicação, para dispor do apoio necessário as negociações, aguadas e mantimentos. Em Madrasta o negociante português Antonio de Souza foi delegado como procurador dos negócios da Companhia, assim como em Surrate Joaquim Ribeiro Neves e em Bombaim, Miguel de Lima e Souza, e seu irmão Luis Barreto e Souza, receberam cartas. Os negócios na Ásia também dependiam desses contatos e dos possíveis adiantamentos que estes poderiam realizar nas praças e, portanto, os negociantes da família Synay, Anta Synay, Kama Crismá Synay e Narana Synay, foram devidamente avisados dessa negociação⁹².

A nau Neptuno, além da tripulação convencional necessária a uma viagem desse porte, carregava um experimentado negociante do trato africano e asiático, o sobrecarga Felix José da Costa e seu auxiliar Manuel Afonso Morgado⁹³. Se o sucesso da navegação dependia da experiência e conhecimento do Capitão, o sucesso desse empreendimento mercantil dependia da experiência, agudeza e agilidade dos sobrecargas ao realizarem cada negociação em cada porto. No Rio de Janeiro, o procurador da CGPP já havia sido informado que deveria providenciar a melhor aguardente de Paraty para o negócio da Índia, mantimentos e reparos para a nau, além de toda a prata necessária, importando tudo mais 28 contos de réis pagos em 10 letras diferentes sacada sobre a CGPP⁹⁴, o que diminuiu o trabalho do sobrecarga. O mesmo não ocorreu em Moçambique onde Felix José da Costa necessitou realizar os melhores negócios em busca de prata, ouro e marfim. Ao sair de Moçambique em busca dos portos da Índia, o sobrecarga não podia perder a oportunidade de comprar algodão em Diu, Damão e Surrate para vender no outro extremo da Índia, já para dentro do Rio Ganges e em Bengala. Nenhuma oportunidade poderia ser perdida e sem essa experiência e agilidade, o negócio poderia trazer prejuízos. Ao chegar em Goa, provavelmente por volta de

⁹² D. Luís da Cunha. *Instruções política* [1736]. Introdução, estudo e edição crítica de Abílio Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001, p. 322.

⁹³ Ver as referências a esse negociante em cartas mercantis que citam negociações na Índia em *Carta de Manuel José de Carvalho em Salvador para Francisco José Vaz em Lisboa*. Bahia, 01 de outubro de 1774. In: Jorge Miguel Viana Pedreira. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo* (1755-1822). Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. 1995. fls. 624. Tese (Doutoramento em Sociologia) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa-PT, 1995, p. 521 e África em *Instruções dadas a Felix José da Costa*. Lisboa, 04 de julho de 1777. In: António Carreira. *As companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969, p. 66-68 e Joseph C. Miller. *Way of death*. Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830. Madison: The University of Wisconsin Press, 1978, p. 395.

⁹⁴ *Cartas da Junta da Companhia em Lisboa para o procurador no Rio de Janeiro Francisco Pinheiro Guimarães*. Lisboa, 10 de janeiro e 26 de fevereiro de 1779. Manuscrito. ANTT, CGPP, Livro Copiador de Cartas da América, liv. 289.

setembro de 1779, o Neptuno encontrou o Polifemo e recebeu desse navio todos os caixões de prata e ouro contidas na nau, além de 42.023 pesos castelhanos provenientes dos negócios que o Polifemo realizou na Bahia e em Moçambique com o tabaco baiano. Em contrapartida, despachou os carregamentos de corjas de tecidos como chitas e linhos de Zuartes, Coromandel, Damão, Diu e Surrate, por onde passou e negociou.

Importava à nau Neptuno, nessa altura da viagem, desfazer-se de quaisquer produtos que ocupassem espaço e substituí-los por mercadorias valiosas para o negócio na China. Aos sobrecargas e ao Capitão cabia também se informar sobre o estado de guerra daqueles povos, assim como o estado da navegação mercantil que ligava tanto as Ilhas Filipinas ao comércio com a China, como os ânimos comerciais em Macau e os negócios dos holandeses e ingleses nos portos do sul. As instruções de Lisboa era que *“logo que tiver seguras notícias, devem seguir a cidade de Macau”*. Para tanto, era necessário *“toda a vigilância e desconfiança nas compras e encomendas que celebrarem com os Mercadores da China, afim de acautelarem as sutilezas e enganos, que por costume e natureza praticam em todas as suas Negociações, para cujo fim”*. As compras todas deveriam ser realizadas a vista e logo que fosse o negócio fechado, fizesse receber o produto e conduzir imediatamente para a Nau ou armazéns alugadas, *“que estejam debaixo de suas chaves, para que não suceda que os ditos Chins os troquem, misturem ou façam outras de suas acostumadas destrezas”*.

Entre Macau e Cantão, tudo se pagava em prata. Importou aos mercadores chineses Singchong, Senion, Jeching, Congua, Anisa Tanchoqua e muitos outros, receber em barras de ouro, prata limpa e meias doblas, em troca de louças as mais variadas, porcelanas as mais ricas e chãs os mais finos. Quase dois anos depois, no final do ano de 1780, voltava a Lisboa a nau Neptuno carregadas dessas riquezas chinesas e dos panos asiáticos mais caros e finos, diferentes daqueles que seguiram meses antes de Goa para Luanda pela nau Polifemo. Praticamente tudo foi leiloado a preços compensatórios para CGPP e de acordo com Mauricio José Cremer Vanzeller, acionista originário da Companhia, Deputado da Junta Liquidatória da mesma, além de renomado comerciante da praça de Lisboa, *“produziu este comércio aos interessados a real e liquida utilidade de 122:923\$125 réis. Utilizou a Real Fazenda pelos direitos da Casa da Índia 68:665\$934 réis e perceberam os diversos indivíduos empregados nela 82:950\$871 réis”*⁹⁵.

No final do ano de 1780, já findo o monopólio da Companhia na região, a Junta de Lisboa apresentou ao Secretário do Estado da Marinha, Martinho de Melo e Castro, com envio posterior de

⁹⁵ *Carta de Mauricio José Cremer Vanzeller ao Governador de Moçambique*. Lisboa, 04 de dezembro de 1784. Manuscrito. AHU, Moçambique, cx. 48, doc. 37. Sobre Vanzeller, ver: José Accursio das Neves. *Noções históricas, económicas e administrativas sobre a produção e manufaturas das sedas em Portugal*. Lisboa: Imprensa Régia, 1827, p. 304 e 339.

cópia ao governador de Pernambuco, José César de Meneses, um balanço sobre os investimentos e cabedais da Companhia, dando informações sobre o sucesso do negócio da China. A Junta declarou que parte dessa negociação também foi realizada pela segurança que a Junta tinha na liquidação de diversas carregações de fazendas “*que se remeteram para as Capitâneas de Pernambuco e Paraíba, e na venda de outras que se achavam em ser naquelas Alfândegas, como também nas somas que os moradores das ditas duas Capitâneas estavam devendo a Companhia*”. Essas fazendas “*vendidas a crédito, e parte pelos adiantamentos e suprimentos de dinheiro, Escravos, e outros diversos gêneros, com que a mesma Companhia assistiu aos Proprietários de Engenho, Lavradores e Fabricantes*”, são dívidas que naquele momento orçavam em, pelo menos, 1.599:034\$640 réis e, portanto, esse “*estado atual da referida Companhia, a sua maior vantagem consistia na efetiva cobrança das suas dívidas*”. A Junta também reiterou que, ao passo que as cobranças deveriam ser executadas, o giro do capital de avultadas somas existentes em fazendas e numerários da CGPP não poderia ficar parado, posto que não “*seria possível conseguir-se a cobrança das Dívidas da mesma Companhia, nem as vendas de muitas Fazendas que ainda se acham em ser, senão pela continuação do mesmo Comércio*”⁹⁶.

Em 1782, a Companhia enviou sua segunda viagem aos mares da Índia e China. Dessa vez, a longa viagem mercantil foi realizada pelas naus Conceição e Príncipe do Brasil, nos mesmos termos que outrora foi Neptuno e Polifemo. A Companhia não podia simplesmente fechar suas portas, pois o “*civil progresso deste novo giro*” fez a CGPP adquirir grande crédito em todas as praças do Oriente, “*mandando-se novamente girar para os Portos da Ásia aquela soma que se está devendo aos Depósito Público e os avanços que esta tem produzido nas expostas negociações, afim de se multiplicarem os interesses da Companhia*”, como afirmou um acionista originário e agora integrante da Junta de Liquidação em 1784⁹⁷.

⁹⁶ Consulta da Junta da Companhia em Lisboa sobre os investimentos e cabedais da Companhia, enviadas a Martinho de Melo e Castro. Lisboa, 11 de dezembro de 1780. ANTT, Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba, lv. 395.

⁹⁷ Diário da viagem da Nau Conceição na sua viagem a China e Índia, 1782. Manuscrito. ANTT, CGPP, Diário n.º A, liv. 204 e Carta de Maurício José Cremer Vanzeller ao Governador de Moçambique. Lisboa, 04 de dezembro de 1784. Manuscrito. AHU, Moçambique, cx. 48, doc. 37.

CONCLUSÕES

O processo de conquista e colonização de Pernambuco e a expansão territorial desenvolvida a partir dessa capitania, tanto pelo litoral, como depois pelo interior, levou à conformação de uma região colonial: o Norte do Estado do Brasil.

Tal processo, iniciado no século XVI, com a conquista das áreas litorâneas e a montagem da economia açucareira, foi concluído no século XVIII, com a incorporação econômica das terras do interior, os sertões, graças à expansão da pecuária.

Desde o início, as atividades produtivas estiveram articuladas com o mercado europeu, conformando-se, posteriormente, o Antigo Sistema Colonial, com o estabelecimento do exclusivo metropolitano entre o final do século XVI e início do XVII.

Ao contrário do que a fragmentação jurisdicional, notadamente a divisão da região em várias capitanias, poderia indicar, por razões históricas consolidou-se a hegemonia política e econômica de Pernambuco sobre a região. Expressa politicamente na preeminência do governo de Pernambuco e economicamente no domínio do grupo mercantil instalado no Recife, que praticamente monopolizava o comércio entre a região e Portugal.

Tal controle do comércio com Portugal permitiu que o grupo mercantil do Recife estabelecesse, para usar uma expressão da época, o “Monopólio Indireto” ou, para além do exclusivo metropolitano, um segundo monopólio, se apropriando assim de parte dos ganhos gerados pelo sistema colonial, em detrimento dos demais agentes econômicos – produtores e pequenos negociantes – da região.

O desfecho da “guerra dos mascates” simbolicamente marca o momento em que tais interesses mercantis passavam a deter uma posição privilegiada perante a Coroa, alterando a correlação de forças na região, com a perda relativa de poder dos senhores de engenho.

A criação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba foi, na prática, a tentativa de transferir os lucros do monopólio indireto, gerado na região colonial do Norte do Estado do Brasil, do grupo mercantil do Recife para o benefício, direto, dos acionistas da Companhia e, indireto, da metrópole, reforçando os mecanismos do Sistema Colonial.

Com o fim do monopólio da Companhia na região em 1780, parte do grupo mercantil do Recife estava endividado e, em alguma medida, enfraquecido politicamente frente ao Estado português. Somente com a ascensão da economia algodoeira, notadamente, a partir da década de 1790, é que o grupo mercantil do Recife conseguiu se fortalecer nos negócios ultramarinos, inclusive pagando parte das dívidas contraídas com a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.

Essa conjuntura de recuperação econômica do final do século XVIII não encerrou, contudo, as disputas entre os comerciantes do Recife e as sucessivas Juntas de Liquidação dos Fundos da

Companhia. Por fim, esse embate esteve presente nas lutas políticas que marcaram a região no início do século XIX, tanto na Revolução de 1817, encabeçado pelos mercadores, quanto no contexto da Independência do Brasil, momento em que parte do grupo mercantil do Recife passou a expressar interesses distintos do grupo mercantil metropolitano.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

I – Fontes Manuscritas

Arquivo Distrital de Braga, Braga, Portugal.

- Secção Manuscritos, cotas nº 596-C e 895-40.

Arquivo Geral das Alfândegas de Portugal, Lisboa, Portugal.

- Pauta das Fazendas da Casa da Índia, notações nº 336.41.026 e 101.

Arquivo Histórico do Tribunal de Contas, Lisboa, Portugal.

- Cartórios Avulsos, caixa nº 82.
- Erário Régio, livro nº 782.

Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Portugal.

- Avulsos:
Bahia, caixas nº 17, 22, 75 e 109.
Brasil Geral, caixas nº 11, 27, 29, 51, 53, 82 e 222.
Ceará, caixas nº 05 e 13.
Maranhão, caixa nº 30.
Moçambique, caixa nº 48.
Pará, caixa nº 20.
Paraíba, caixas nº 06, 07, 08, 09, 11, 17, 31, 33, 35, 36, 38, 39, 41, 46, 66 e 67.
Pernambuco, caixas nº 06, 15, 16, 18, 24, 25, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 38, 42, 43, 44, 47, 48, 51, 53, 54, 57, 58, 59, 61, 63, 65, 67, 68, 72, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 87, 94, 95, 96, 97, 104, 108, 109, 110, 115, 121, 122, 125, 130, 132, 140, 142, 156, 169, 177 e 230.
Rio de Janeiro, caixas nº 06, 19, 47 e 48.
Rio Grande do Norte, caixas nº 05, 08 e 09.
- Códices:
Contratos de Pernambuco, código nº 1.828.
Contratos Reais, código nº 1.296.
Livros de Contratos do Conselho Ultramarino, códigos nº 296, 297 e 298.
Livros de Registro de Consultas Mistas do Conselho Ultramarino, livro nº 03 (1652-1660).
Livros do Brasil, códigos nº 412 e 2.088.
Relação de Devedores à Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, códigos nº 1.155 e 1.898.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa, Portugal.

- Alfândega Grande do Açúcar:
Livros de Registro da Alfândega Grande do Açúcar, livros nº 583, 584, 585, 586, 587, 588, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 7136 e 7135.
- Arquivo do Arquivo:
Avisos e Ordens, maço nº 02.
- Casa da Índia:

Livros de receitas, despesas e despachos, livros nº 22, 23, 601, 602, 615, 619, 620, 621, 622, 637, 636, 638, 649, 715, 716, 772, 773, 775, 777, 779, 829 e 1.149.

- Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba:

Livros diversos, livros nº 202, 203, 219, 288, 289, 290, 345, 391, 512 e 416.

Junta da Liquidação, caixas nº 610 e 625.

Copiadores de Correspondências, caixas nº 622/5, 622/6 e 622/7.

Conservatória da Companhia, maços nº 06, 18 e 25.

Livros de cessões de ações, livro nº 327.

- Conselho da Fazenda:

Livros de Registro de Consulta do Conselho da Fazenda, livros nº 345, 346, 347, 349, 351 e 372.

- Feitos Findos:

Documentos diversos referentes ao Brasil, maços nº 01 e 02.

Livros dos Feitos Findos, livros nº 68, 69, 70, 71 e 72.

Juízo da Índia e Mina, maço nº 05.

Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, maços nº 06, 18 e 23.

- Junta do Comércio:

Livros de Consultas e Despachos, livros nº 82, 109, 112, 113, 114, 115, 116, 117 e 120.

Livros Avulsos, livros nº 74, 128, 175, 455, 1.104 e 1.149.

Maços, nº 10, 17, 64.

Registros de Atestação de Comércio, livro nº 68.

- Manuscritos da Livraria:

Livro de Cartas e Respostas de Francisco Abreu Pereira, liv. 1.051.

- Ministério do Reino:

Ofícios e despachos, maço nº 999.

Departamento de Serviços, maço nº 21.

- Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Ofícios e despachos, caixa nº 503.

- Paço da Madeira:

Livros de receita: livros nº 1.639, 1.640, 1.641, 1.642, 1.643 e 1.644.

- Papeis Avulsos do Brasil:

Maço nº 02.

- Receitas dos Couros e Atanados:

Livros de receitas, livro nº 1.252.

- 7º Cartório Notarial de Lisboa - Cartório do Tabelião Thomas da Silva Freire

Ofício A, Livro de Notas nº 627.

Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, Brasil

- Códice 807, vol. 01.

- Série Interior, maços nº IJJ2-433/599.

Arquivo Público Estadual “João Emereciano”, Recife, Brasil.

- Ordens Régias (1680-1760), volume 02, cadernos nº 02 e 03.

Biblioteca Brasileira “Guita e José Mindlin”, São Paulo, Brasil

- Manuscritos avulsos, cota nº BB 2e.

Biblioteca Nacional da Ajuda, Lisboa, Portugal.

- Códice 51-IX-6.

Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, Brasil

- Balanças Gerais do Comércio do Reino de Portugal com os seus Domínios e Nações Estrangeiras.
- Coleção Linhares.
- Mapas estatísticos do Rio Grande do Norte.

Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, Natal, Brasil.

- Despachos da Alfândega do Rio Grande do Norte, Manuscritos, Alfândega.
- Livros de Termos de Vereação do Senado da Câmara de Natal, livros nº 1737-1742; 1784-1803 e 1766-1781.
- Livros de Cartas e Provisões do Senado da Câmara de Natal, livros nº 10 e 12.

II – Fontes impressas

ALMEIDA, Manoel Esteves de. *Registro de Memória dos principaes estabelecimentos factos e cazos raros accontecidos nesta villa da Santa Cruz do Aracaty*. Villa da Santa Cruz do Aracaty, 30 dezembro de 1795. In: *Revista do Instituto do Ceará*, Ano I, Tomo I, 1887. Fortaleza: Typ. Econômica, p. 80-86.

Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, volumes XXVI, XXVIII, XXXIV e XL.

ANCHIETA, José de. *Informação do Brasil e de suas Capitánias*, 1584. São Paulo: Obelisco, 1964.

ANDRADE, Antônio Carlos Ribeiro de. *Considerações cándidas e imparciaes sobre a natureza do comércio do açúcar*. Lisboa: Arco do Cego, 1800.

ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*, (1711). Introdução e comentário crítico por Andrée Mansuy Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001.

ATAÍDE, Tristão da Cunha de. *Portugal, Lisboa e a Corte nos Reinados de D. Pedro II e D. João V*. Memórias históricas de Tristão da Cunha de Ataíde, 1º Conde de Povolide. Lisboa: Chaves Ferreira Publicações, 1990.

Autor anônimo. *American Husbandry*. Contaning an account of the soil, climate, production and agriculture of the British Colonies in North-America an the West Indies. Vol. 02. London: J. Bew, 1775.

Autor anônimo. *Roteiro do Maranhão a Goaiz pela Capitania do Piauí*, s/d [final do séc. XVIII]. *Revista Trimestral do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro*. Tomo LXII, parte 1 (1º e 2º trimestre). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900, p. 60-161.

BASTOS, Marques de. *Memórias Diárias da Guerra do Brasil por espaço de nove anos, começando em 1630*. Organizado por Alexandre José de Mello Moraes e Ignácio Accioli de Serqueira e Silva. Rio de Janeiro: Typ. de M. Barreto, 1855.

BERREDO, Bernardo Pereira de. *Annaes históricos do Estado do Maranhão*. Lisboa: Officina de Francisco Luiz Ameno, 1749.

BLUTEAU, Raphael. *Vocabulario portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico ...* 8 v. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712 – 1728.

BORGES, José Ferreira Borges. *Instituições de economia política*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1834.

BRULONS, Jacques Savary des; SAVARY, Philemon-Louis. *Dictionnaire Universel de Commerce*. 3 vol. Paris: Chez Jacques Estienne, 1723-1730.

CÂMARA, Manoel da Arruda. Memória sobre a cultura dos algodoeiros, 1799. In: José Mariano da Conceição Velloso. *O fazendeiro do Brasil: cultivador*. Tomo V, parte I. Lisboa: Imprensa Régia, 1806.

CAMPOS, José Roberto Monteiro de Campos. *Systema ou Collecção dos Regimentos Reais*. Vol. 02. Lisboa: Officina de Francisco Borges Soifa, 1783.

CANTILLON, Richard Cantillon. *Ensaio sobre a natureza do comércio em geral*, 1755. Curitiba: Segesta, 2002.

CASAL, Manuel Aires de. *Corografia Brasílica ou Relação Histórico-Geográfica do Reino do Brasil*. 1ª ed. 1817. São Paulo; Belo Horizonte: EDUSP/Itatiaia, 1976.

Carta de Dom Alberto Sardanha ao Padre Dr. José Agosti, sobre o estabelecimento da Companhia de Ostende na Índia, em 1721. Goa, 20 de janeiro de 1751. BNP, Reservados, Cód. 177/24, p. 211-212.

CHAVES, Antonio José Gonçalves Chaves. *Memórias econômico-políticas sobre a administração pública do Brasil*. São Leopoldo, RS: Ed. Unisinos, 2004.

CHICHORRO, José de Abreu Bacellar. *Memória econômico política da Província da Extremadura*, 1795. Manuscrito publicado por Moses Bensabat Amzalak. Lisboa: s/e, 1943.

Código Phillippino ou Ordenações e Leis do Reino de Portugal. Recopiladas por mandado d'El-Rey D. Phillippe I. 14ª ed. Rio de Janeiro: Tipografia do Instituto Filomático, 1870.

Comissione Colombiana. *Raccolta de Documenti e Studi*. Parte III, vol II. Roma: Ministero della Pubblica Istruzione, 1893.

Contrato das fábricas da sola e atanados eretas nos distritos de Pernambuco e Paraíba, prorrogado a João da Costa Monteiro e Luis da Costa Monteiro e Companhia por mais dez anos. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1750.

Contrato do Paço da Madeira que se fez no Conselho da Fazenda com Francisco Pereira Brandão. Lisboa: Officina de Miguel Deslandes, 1699.

Contrato que se fez no Conselho Ultramarino com João da Costa Monteiro e Luis da Costa Monteiro e Companhia por seu procurador José Mendes da Costa. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1748.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da Costa. *Anais Pernambucanos*. 10 vols. Recife: FUNDARPE, 1984.

COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa. *Discurso sobre o comercio de Itália relativamente ao de Portugal*, [1796]. In: ACADEMIA das Ciências de Lisboa. *Memórias econômicas inéditas* (1780-1808). Lisboa: ACL, 1987, p. 301-318.

COUTINHO, José Joaquim da Cunha de Azeredo. *Ensaio econômico sobre o comércio de Portugal e suas colônias*, 1794. Lisboa: Typ. Acadêmica das Ciências de Lisboa, 1816.

_____. *Memória sobre o preço do açúcar*, 1791. Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Alcool, 1946.

COUTO, D. Domingos Loreto. *Desaggravos do Brasil e Glorias de Pernambuco* (1756-57). Rio de Janeiro: Officina Typographica da Bibliotheca Nacional, 1904.

CUNHA, D. Luís da. *Instruções política* [1736]. Introdução, estudo e edição crítica de Abílio Diniz Silva. Lisboa: CNCDP, 2001.

Descrição do Estado do Brasil, suas Capitánias, produções e comércio, c. 1769-1792. Autor desconhecido. Introdução de José Honório Rodrigues. *Revista de História da Economia Brasileira*, ano 01, vol. 01, jun. 1953, p. 83-99.

Descrição do porto de Pernambuco, sua Barra e a extensão do dito Governo. Informação geral da Capitania de Pernambuco, 1749. Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro, vol. XXVIII, 1906. Rio de Janeiro: Officinas de Artes Graphicas da Bibliotheca Nacional, 1908.

Discurso preliminar, histórico, introdutivo, com natureza de descrição econômica da Comarca e da Cidade da Bahia, 1790. *Annaes da Bibliotheca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXVII, 1905. Rio de Janeiro: Officina Typographica da Bibliotheca Nacional, 1906.

Documentos Históricos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, vol. 5, 9, 85 e 99.

DU MONCEAU, Henri-Louis Duhamel. *Art de raffiner le Sucre*. Paris: Imprimerie de la Société Typographique, 1764.

DURÃO, José de Santa Rita. *Caramuru*: poema épico do descobrimento da Bahia. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1781.

ESTADO do Ceará. *Datas de Sesmarias*. Vol. 2º, 3º, 4º e 12º. Fortaleza: Typographia Gadelha, 1921-1928.

Estatutos da Junta do Comércio ordenados por El Rey Nosso Senhor, no seu Real Decreto de 30 de setembro de 1755. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1756.

Estatutos Particulares ou Directório Econômico para o governo interior da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1760.

ESTRADA, Don Álvaro Florez. *Elementos de economía política*. Madri: Don Miguel de Burgos, 1841.

FERNANDEZ, Luis. *Tratado instructivo y práctico sobre el arte de la pintura: reglas experimentadas y metódicas para tintar sedas, lanas, hilos de todas as classes, y esparto en rama*. Madri: Imprenta de Blas Roman, 1778.

_____. *Tratado perteneciente al arte de la tintura*. Valencia: Joseph Estevan y Cervera, 1786.

FERRÃO, José Carlos Mayrink da Silva. *Memória sobre o pau-brasil*, 1805. ANTT, Códice 807, vol. 07, p. 213-219. Publicado em *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, 163 (416), jul.-set. 2002, p. 385-387.

Foral da Alfândega de Lisboa, 1587. Lisboa: Typographia do Jornal O Progresso, 1877.

FURTADO, Francisco Xavier de Mendonça. *Razões políticas pelas quais as Companhias Gerais do Comércio se julgam úteis e necessárias no Reino de Portugal*, 1755. Manuscrito. AHU, Pará, cx. 39, doc. 3.674.

GAMA, Antonio de Saldanha da Gama. *Memória sobre as colônias de Portugal*, 1814. Paris: Typ. Casimir, 1839.

GAMA, Jozé B. Fernandes. *Memórias históricas da Província de Pernambuco*. Tomo I. Recife: Typographia de M. F. De Faria, 1844.

GANDAVO, Pero Magalhães de. *História da Província de Santa Cruz, a que vulgarmente chamamos Brasil*. Liboa: Officina de Antonio Gonçalves, 1576.

GARNIER, José. *Elementos de economia política*. Madri: Imprensa Ryvadeneira, 1848.

Instituição da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Lisboa: Officina de Antonio Rodrigues Galhardo, 1792.

Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1759.

Instituição da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão. Lisboa: Officina de Miguel Rodrigues, 1755.

Instruções dada pelo Marquês de Pombal ao Governador da Índia D. José Pedro da Câmara para o governo do mesmo Estado, 1774. BBGJM, [Cópia de originais do Marquês de Pombal], nº de localização: B 18 b.

Instruções dirigidas a Francisco Álvares Vieira determinando medidas relativas ao comércio de sabão. Lisboa, 20 de dezembro de 1751. BNRJ, Coleção Pernambuco, Not. II-33, 05, 040 nº 02.

Instruction Generale pour la teinture des laines, et manufactures de laine de toutes couleurs e pour la culture des drogues ou ingrediens qu'on y employe. Paris: François Muguet Libraire, 1697.

JOVELLANOS, Gaspar Melchor de. *Informe de la Sociedad Económica de esta Corte al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de Ley Agraria*. Madri: Imprenta de Sancha, 1795.

KOSTER, Henry. *Viagens ao nordeste do Brasil*, 1811. 11ª ed. 2 vol. Recife: Fundação Joaquim Nabuco/Editora Massangana, 2002.

LANDE, M. de La. *L'Art du Tanneur*. Paris: Académie Royale des Sciences, 1764.

LAW, John. *A Full and Impartial Account of the Company of Mississippi, Otherwise Call'd the French East-India-Company, Projected and Settled by Mr. Law*. Londres: R. Francklin, W. Lewis, J. Roberts, J. Graves, and J. Stagg, 1720.

Lembrança das Ordens que se devem passar a respeito da Viagem da Galera Conde de Peniche. Arquivo do Itamaraty, Documentação Avulsa - MF 16, Assuntos de Embarcações (1779-1821), Lata 185.

LERY, Jean de. *Viagem à terra do Brasil.* Belo Horizonte : Editora Itatiaia [São Paulo] : Editora da Universidade de São Paulo, 1980.

LISANTI, Luis. *Negócios coloniais.* Uma correspondência comercial do século XVIII. 05 vols. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973.

LISBOA, Balthazar da Silva. *Riqueza da Brasil em madeiras de construção e carpintaria.* Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1823.

LISBOA, José da Silva. *Princípios de Direito Mercantil e Leis de Marinha, para uso da mocidade portuguesa, destinada ao Comércio.* Tratado V: dos Contratos Mercantis. Lisboa: Impressão Régia, 1811.

_____. *Princípios de Direito Mercantil.* Vol. 07: dos tribunais e causas do comércio. Lisboa: Impressão Régia, 1811.

LOUREIRO, Antônio José da Silva. *Código mercantil da França de 1807 traduzido e oferecido a D. Pedro I.* Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1825.

MACEDO, Duarte Ribeiro de Macedo. *Sobre a introdução das artes,* 1675. In: Antônio Sérgio. *Antologia dos economistas portugueses* (século XVII). Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1974.

_____. *Discurso sobre a transplantação dos fructos da Índia ao Brasil.* Paris, 10 de março de 1675. Manuscrito. BNRJ, Col. Linhares, Doc. 03, cota: I-29,14,3-4.

MARRECA, Antonio de Oliveira. *Noções elementares de economia política.* Lisboa: Typ. Contador Mor, 1838.

MASSIE, J. *Considerations on the leather trade of great Britain.* London: Thomas Payne, 1755.

MELLO, José Antônio Gonsalves de Mello; ALBUQUERQUE, Cleonir Xavier de. *Cartas de Duarte Coelho a El Rei.* 2. ed. Recife: FUNDAJ/Massangana, 1997.

MELLO, Sebastião José de Carvalho e. *Demonstração da impossibilidade moral, que obsta aos Navios Estrangeiros de todas as Nações, ainda que sejam amigas e aliadas, para serem recebidos nos Portos dos Domínios Ultramarinos de Portugal,* 1772. BNP, Manuscritos Reservados, Coleção Pombalina - PBA 637, p. 52-58.

MELON, Jean-François. *Essai politique sur le commerce.* Paris: s/e, 1736.

Memória sobre as cascas de paus que aplicam para curtir couro. [s.l], [s.d]. Manuscrito. BNRJ, Col. Alexandre Rodrigues Ferreira, Not.: 21, 1, 029 nº 003.

MENDES, Luiz Antonio de Oliveira. *Discurso acadêmico ao programa das Memórias Econômicas da Academia Real de Ciências,* 1793. In: *Memórias Econômicas da Academia Real das Ciências em Lisboa,* tomo 04. Lisboa: Typografia da Academia, 1812

MENDES, Luiz Antônio de Oliveira. *Memória sobre o método, que se deve observar na extração da tinta do pau-brasil, em visível benefício das fábricas do Reino,* 1805. Manuscrito. ACL, Memórias de física, n.º 377.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de. *Aulla do Comércio*. Transcrição e reprodução fac-similar de documentos do Arquivo do Cosme Velho, anot. e coment. por Marcos Carneiro de Mendonça. Rio de Janeiro: Xerox do Brasil, 1982.

_____. *Raízes da Formação Administrativa do Brasil*. 02 vols. Rio de Janeiro: IHGB/CFC, 1972.

MONTCHRÉTIEN, Antoyne de. *Traicté de L'Economie Politique*, 1615. Paris: Plon et Nourrit, 1889.

MORENO, Diogo Campos. Relação das Praças Fortes, povoações e coisas de importância que Sua Majestade tem na Costa do Brasil, fazendo princípio dos baixos ou Ponta de São Roque para o Sul do Estado e defesao delas, de seus frutos e rendimentos, feita pelo Sargento-Mor desta Costa Diogo Campos Moreno no ano de 1609. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LVII, Recife: 1984.

NASSAU, Mauricio de. *Memória e instrução do Conde de Nassau acerca do seu governo do Brasil*, 1644. In: José Antônio Gonçalves de Mello. *Fontes para a História do Brasil Holandês*. Vol. 2: administração da Companhia. Recife: CEPE, 2004.

NEVES, José Accursio das. *Noções históricas, economicas e administrativas sobre a produção e manufaturas das sedas em Portugal*. Lisboa: Imprensa Régia, 1827.

OLIVEIRA, Luiz da Silva Pereira. *Privilégios da Nobreza e Fidalguia de Portugal*. Lisboa: Officina de João Rodrigues Neves, 1806.

OLIVEIRA, Nicoulau de. *O livro das grandezas de Lisboa*. Lisboa: Jorge Rodrigues, 1620.

PAYVA, Sebastião Affonseca e. *Relação da feliz chegada da Serenissima Senhora D. Maria Sofia Isabel, Raynha de Portugal à cidade de Lisboa, em 11 de agosto de 1687 e descrição da ponte da Casa da Índia*. Lisboa: Officina Domingos Carneyro, 1687.

Parecer do Cardeal da Mota sobre a instalação em Lisboa de uma manufatura de sedas. Lisboa Oriental, 09 de fevereiro de 1734. Jorge Borges de Macedo. O pensamento econômico do Cardeal da Mota. Contribuição para o seu estudo. *Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa*, série III, n. 04, Lisboa, 1960, p. 79-97.

PEREIRA, Gregório Varela de Berredo Pereira. *Breve compêndio do que vai obrando neste Governo de Pernambuco o senhor Antônio Luis Gonçalvez da Câmara Coutinho*. Recife, 1690. In: José Antonio Gonçalvez de Mello. Pernambuco ao tempo do governo de Câmara Coutinho (1689-1690). *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco*. Vol. LI. Recife: CEPE, 1979.

PINTO, Isaac de. *Tratado da circulação e do crédito*, 1770. Curitiba: Segesta, 2015.

Projeto do Doutor Sanches sobre o bom governo, argumento e conservação das colônias. [S.I], 1753. Manuscrito. BNRJ, Coleção Linhares, Documento 26, Cota I-29,18,10.

RATTON, Jacome. *Recordações sobre ocorrências do seu tempo em Portugal, de maio de 1747 a setembro de 1810*. Lisboa: Fenda, 1992. (1º ed. 1813, Londres).

RAYNAL, Abade. *O estabelecimento dos portugueses no Brasil*, 1780. Livro Nono da Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce de européens dans les deux Indes. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1998.

REBELO, Manuel Joaquim. *Economia política*, 1795. Lisboa: Banco de Portugal, 1992, p. 63. (Col. Obras Clássicas do Pensamento Econômico Português, nº 4).

- Regimento da Junta do Comércio Geral do Estado do Brasil*. Lisboa, 19 de setembro de 1672. Lisboa: Officina de Antonio Craesbeeck de Mello, 1673.
- Relação do destino que aconteceu ao Navio N. Senhora do Bom Conselho*. Lisboa: Officina de Domingos Rodrigues, 1753.
- RICARDO, David. *Princípios de Economia Política e Tributação*, 1817. São Paulo: Abril Cultural, 1982,
- ROSÁRIO, Frei Diogo do. *Flos Sanctorum*: história das vidas dos cristãos. Lisboa: Antonio Craesbeeck de Mello, 1681.
- SALES, Alberto Jacqueri de. *Diccionario do commercio*. Manuscrito, [depois de 1723]. Acervo da Biblioteca Nacional de Portugal.
- _____. *Oração que com o motivo da abertura do quarto curso da Aula do Commercio fez Alberto Jaquéri de Sales, cavaleiro professo na Ordem de Cristo e Lente da mesma Aula em 15 de fevereiro de 1771*. Lisboa: Régia Officina Typografica, 1771.
- SANCHES, Ribeiro. *Economia política e civil nos Reinos de Portugal, Brasil e Algarves*, 1764. Manuscrito. ANTT, Condes de Linhares, mç. 26, doc. 35.
- _____. *Sobre a agricultura, alfândegas, colônias e outros textos*. Intro., org. e notas de Faustino Cordeiro. Penamacor, PT: Câmara Municipal de Penamacor, 2000.
- SANTARÉM, Visconde de, 2º e 3º. *Memórias e alguns documentos para a história e theoria das Cortes Gerais que em Portugal se celebraram pelos Três Estados do Reino*. Lisboa: Imprensa Régia, 1828.
- SANTARÉM, Visconde de. *Quadro elementar das relações políticas e diplomáticas de Portugal*. Tomo 08. Paris: J. P. Aillaud, 1853.
- SANTOS, Joaquim Felício dos. *Memórias do Distrito Diamantino da Comarca do Serro Frio*. Rio de Janeiro: Typ. Americana, 1868.
- SANTOS, Manuel dos. *Calamidades de Pernambuco*, 1712. Recife: Governo de Pernambuco, 1986.
- SERRA, Antonio. *Breve tratado das causas que podem fazer os reinos desprovidos de minas ter abundância de ouro e prata*, 1613. Curitiba: Segesta, 2002.
- SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação Portuguesa*, 1750-1762. Lisboa: Typ. Maignense, 1830.
- SILVA, José Bonifácio de Andrade. *Memória sobre a pesca das baleias e extração do seu azeite; com algumas reflexões a respeito das nossas pescarias*, [c. 1789-1815]. In: José Luís Cardoso. (Dir.). *Memórias econômicas da Academia Real das Ciências de Lisboa*. Vol. 01, tomo 02. Lisboa: Banco de Portugal, 1991, p. 293-294.
- SISMONDI, Jean-Charles-Léonard Simonde de. *Novos princípios de Economia Política*, 1819. Curitiba: Segesta Editora, 2009.
- SMITH, Adam. *A Riqueza das Nações*. Investigação sobre sua natureza e suas causas. (1º ed. 1776). Vol. 01, Livro 04. São Paulo: Abril Cultural, 1983.
- _____. *Lectures on Justice, police, revenue and arms*, 1763. Oxford: Clarendon Press, 1896.

Sobre a jurisdição concedida ao Governador de Pernambuco na Capitania do Rio Grande. In: *Revista do Instituto e Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte*, vol. XI-XII-XIII, 1913-1915, Natal: Ateliê Typográfico M. Vitorino e C., 1918, p. 145-46.

SOUSA, Antônio Caetano de. *Provas da História genealógica da Casa Real portuguesa*. Tomo V. Lisboa: Regia Officina Sylviana e da Academia Real, 1746.

SOUSA, Joseph Roberto Monteiro de Campos Coelho e. *Systema ou collecção dos Regimentos Reais*. 06 vols. Lisboa: Officina Patriarcal de Francisco Luiz Ameno, 1783-1785.

TAROUCA, Carlos da Silva. Correspondência entre o Duque Manuel Teles da Silva e Sebastião José de Carvalho e Melo, 1º Marquês de Pombal. *Anais da Academia Portuguesa da História*, II série, vol. 06, Lisboa: 1955, p. 277-422.

VELLOSO, José Mariano da Conceição Velloso. *O Fazendeiro do Brasil*. Melhorado na economia rural dos gêneros já cultivados e de outros, que se podem introduzir, e nas fábricas, que lhes são próprias, segundo o melhor que se tem escrito sobre o assunto. Tomo I, parte 01: da cultura das canas e factura do açúcar. Lisboa: Régia Officina Typografica, 1798.

VIEIRA, Antonio. *Sermões*. Vol. XII. Erechim: Edelbra, 1998.

_____. *Escritos históricos e políticos*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

VILHENA, Luís dos Santos. *Pensamentos políticos sobre a Colônia*, 1798. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1987.

III – Banco de dados digitais

Dicionários Biblioteca Brasileira “Guita e José Mindlin”. Dicionários Raphael Bluteau (1728), Antonio de Moraes Silva (1789) e Luiz Maria da Silva Pinto (1832): <<http://dicionarios.bbm.usp.br>>

Internet Archive – Fontes e documentos: <<https://archive.org>>.

Ius Lusitaniae. Fontes históricas do Direito português: <<http://www.iuslusitaniae.fcsh.unl.pt>>.

Library Genesis – Fontes e documentos: <<http://gen.lib.rus.ec>>

Plataforma S.I.L.B. Sesmarias do Império Luso-Brasileiro: <<http://www.silb.cchla.ufrn.br>>.

Portal das Memórias de África e Oriente. Fontes e documentos: <<http://memoria-africa.ua.pt>>

The Trans-Atlantic Slave Trade Database. Dados do tráfico transatlântico de Escravos: <<http://www.slavevoyages.org>>.

IV – Referências bibliográficas

ABREU, Capistrano de. *Capítulos de História Colonial*, 1500-1800. Brasília: Conselho Editorial do Senado Federal, 1998.

- ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos: aspectos da administração colonial, Pernambuco – séc. XVII*. Recife: EDUFPE, 1997.
- Actas...Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente, Vol. 01. Açores: CNCDP/Universidade dos Açores, 2001.
- ALBUQUERQUE, Myrianne C. O de. *As mulheres no espaço público colonial de Natal: “daninhas” e “mal procedidas”*. 51 f. Monografia (graduação). UFRN, Natal, 2007.
- ALDEN, Dauril. *Royal Government in Colonial Brazil, with especial reference to the Administration of Marquis de Lavradio*. Berkeley: University of California Press, 1968.
- ALENCAR, José de. *Guerra dos Mascates*. Crônica dos tempos coloniais. Rio de Janeiro: José Olympio, 1951.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*. Formação do Brasil no Atlântico sul. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do Império*. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português. Porto: Afrontamentos, 1993.
- ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A companhia Pernambucana de Navegação*. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFPE/CFCH, 1989.
- ALMODEVAS, António; CASTRO, Armando de. (Org.). *Obras completas de José Acúrsio das Neves*. Vol. 04. Porto: Afrontamento, s/d.
- ÁLVARO, Garrido; COSTA, Leonor Freire; DUARTE, Luís Miguel Duarte. (Org.). *Estudos em homenagem a Joaquim Romero Magalhães*. Economia, instituições e império. Coimbra: Almedina, 2012.
- AMANO, Erika. *Pau-brasil, madeira e casca: formação, desenvolvimento e estrutura*. São Paulo: Instituto de Biociências da USP, 2007.
- AMORIN, Inês; OSSWALD, Helena. (Org.). *O litoral em Perspectiva Histórica* (séc. XVI a XVIII). Porto, Instituto de História Moderna, 2002.
- ANDRADE, Manuel Correia de. *A terra e o homem no Nordeste*. São Paulo: Brasiliense, 1963.
- _____. *Itamaracá, uma capitania frustrada*. Recife: CEHM, 1999.
- ANTONY, Philomena Sequeira. *Relações intracoloniais: Goa-Bahia: 1675-1825*. Brasília: FUNAG, 2013.
- ARAÚJO, Agostinho Rui Marques. Das riquezas do Brasil aos gastos e gostos de um suíço em Lisboa. David de Purry, um amigo de Pombal (1709-1786). *Ciências e Técnicas do Patrimônio*. Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, série 01, vol. 02, Porto: 2003, p. 130-142.
- ARQUIVO Nacional da Torre do Tombo. *Alfândegas de Lisboa*. Inventário. Lisboa: Oficinas Gráficas dos Arquivos Nacionais, 1995.
- ARRUDA, José J. de Andrade. A prática econômica setecentista no seu dimensionamento regional. *Revista Brasileira de História*, v. 5, n. 10, mar./ ago. 1985, São Paulo, p. 147-156.
- _____. Frotas de 1749: um balanço. *Varia História*, vol. 21, Belo Horizonte, jul./1999, p. 190-205.
- _____. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

_____. Superlucros: a prova empírica do exclusivo colonial . *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 29, jul.-dez. 2014, p. 706-718.

_____. O sentido da colônia. Revisitando a crise do Antigo Sistema Colonial. In: TENGARINHA, José (Org.). *História de Portugal*. Bauro/ São Paulo/ Lisboa: EDUSC/ UNESP/ Instituto Camões, 2000, p. 245-263.

ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El sistema de la economia colonial*. Mercado interno, regiones y espaço economico. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982.

ASSIS, Virgínia Maria Almoêdo de. *Palavra de rei*. Autonomia e subordinação na capitania hereditária de Pernambuco. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco, 2001.

AVELLAR, Hélio de Alcântara. *História administrativa do Brasil*, vol. 05: administração pombalina. Brasília: FEFSP, 1984.

AZEVEDO, Beatriz Líbano Bastos de. *O negócio dos Contratos*: contratadores de escravos na primeira metade do século XVIII. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em História Econômica), São Paulo: Universidade de São Paulo, 2013.

AZEVEDO, Dannylo de. O Fazendeiro do Brasil: livros técnicos, científicos, política ilustrada e a exploração econômica do espaço colonial português, em finais do século XVIII. *Anais...* XXVIII Simpósio Nacional de História, Florianópolis, julho de 2015.

AZEVEDO, Francisca L. N. de; MONTEIRO, John Manuel. (Org.). *Raízes da América Latina*. Rio de Janeiro/São Paulo: Expressão e Cultura/EDUSP, 1996.

AZEVEDO, João Lúcio de. *Estudos de história paraense*. Pará: Typ . de Tavares Cardoso, 1893.

_____. *O Marquês de Pombal e sua época*. Rio de Janeiro: Annuario do Brasil; Lisboa: Seara Nova; Porto: Renascença Portuguesa, 1922.

BAILYN, Bernard. *Atlantic History*. Concept and contours. Cambridge: HUP, 2006.

BARBALHO, Luciana de Carvalho. *Capitania de Itamaracá, poder local e conflito*: Goiana e Nossa Senhora da Conceição (1685-1742). 126 p. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Paraíba. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Joao Pessoa: 2009.

BARICKMAN, Bert J. *Um contraponto baiano*: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BARRAGÁN, Camilo Alfonso Torres. *El palo de Brasil*: un rojo fugitivo. Bogotá: Universidad de Los Andes, 2013.

BARROS, Armândio Jorge Morais. O Porto, o monopólio do sal e a estruturação da economia mercantil (séculos XIII-XV). In: Instituto de História Moderna. *A articulação do sal português aos circuitos mundiais*: antigos e novos consumos. Porto: Costa Carregal, 2008, p. 27-43.

BARROS, Henrique da Gama. *História da Administração pública em Portugal nos séculos XII a XV*. Tomo IX. Lisboa: Sá da Costa, s/d.

BARROS, Henrique de. *Os grandes sistemas de organização da economia agrícola*. 2ª ed. Lisboa: Sá da Costa Editora, 1982.

BASTIEN, Carlos. *A divisão da história do pensamento económico português em períodos*. Lisboa: GHES, 2000.

- BECKERT, Sven. *Empire os cotton. A global history*. New York: Alfred Knopf, 2014.
- BETHELL, Leslie (Org.). *História da América Latina: América Latina colonial*, vols. 01 e 02 vol. São Paulo/ Brasília: EDUSP/FUNAG, 2004.
- BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti. (Org.). *História da expansão portuguesa*. Vol. 02 e 03. Lisboa: Círculo do Livro, 1998.
- BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada. (Dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010.
- BEZERRA, Antonio. *Algumas origens do Ceará*. Fortaleza: Fundação Waldemar Alcântara, 2009.
- BEZERRA, Isabela Augusta C. *A serviço D'El Rey: o governo de João da Maia Gama na Capitania da Paraíba (1708-1717)*. 2015. 172 f. Dissertação (Mestrado de História e Cultura Histórica) – Universidade Federal da Paraíba; Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. João Pessoa.
- BIANGARDI, Nicolás A. Llegar al puerto. La circulación de productos pecuarios en un área de la región Río de la Plata, 1784-1790. *Anais... Quintas Jornadas de Historia Económica*, Uruguay, 2011, p. 01-27.
- BICALHO, Maria Fernanda; FRAGOSO, João; GOUVÊA, Fátima. (Org.). *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- BLOUNT, John; LAW, Henry. *Memória para o melhoramento do porto de Pernambuco*. Londres: Waterlow and Sons, 1856.
- BLUME, Helmut. *Geography of sugar cane*. Environmental, structural and economical aspect of cane sugar production. Berlin: Verlag Dr. Albert Bartens, 1985.
- BLUSSÉ, Leonard. *Visible cities*. Canton, Nagasaki and Batavia and the Coming of the Americans. Cambridge: Harvard University Press, 2008.
- BOHÓRQUEZ, Jesús. *Globalizar el Sur*. La emergencia de ciudades globales y la economía política de los imperios portuguêz y español: Rio de Janeiro y La Habana durante la Era de las Revoluciones. Thesis (Doctor of History and Civilization). Florença: European University Institute, 2016.
- _____. *Luces para la economía*. Libros y discursos de economía política en el Atlántico español durante la era de las revoluciones (Nueva Granada, 1780-1811). Bogotá: ICANH, 2013.
- BOUDEVILLE, Jacques-R. *Les Espaces Économiques*. Paris: Presses Universitaires de France, 1970.
- BOURDIEU, Pierre. *Esboço de uma teoria da prática*. Oeiras: Celta Editora, 2002.
- _____. *As estruturas sociais da economia*. Porto: Campo das Letras, 2006.
- BOXER, Charles Boxer. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*. São Paulo: Editora Nacional/EDUSP, 1973.
- _____. *As primeiras frotas da Companhia do Brasil à luz de três documentos inéditos (1648-1652)*. *Anais do IV Congresso de História Nacional*. Vol. 05. Rio de Janeiro: IHGB/Imprensa Nacional, 1950.

- _____. *Francisco Vieira de Figueiredo. A portuguese merchant-adventurer in south east Asia, 1624-1667*. S. Gravenhage (Den Haag): Martinus Nijhoff, 1967.
- _____. *O império marítimo português, 1415-1825*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- _____. *Reflexos da Guerra Pernambucana na Índia Oriental, 1645-1655*. Bastora, Goa: Tipografia Rangel, 1957. (Separata do Boletim do Instituto Vasco da Gama).
- BRANDÃO, Ambrósio Fernandes. *Diálogos das grandezas do Brasil*. Recife: Massangana, 1997.
- BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV–XVIII*. Vol. 01: As estruturas do cotidiano. São Paulo: Martins Fontes, 2005.
- _____. *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII*. Vol. 02: os Jogos das Trocas. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- _____. *Civilização material, economia e capitalismo: século XV-XVIII*. Vol. 03: o tempo do mundo. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- _____. No Brasil: dois livros de Caio Prado Júnior. *Praga: estudos marxistas*, vol. 8. São Paulo: HUCITEC, 1999.
- _____. *O Mediterrâneo e o Mundo mediterrânico na Época de Felipe II*. 02 vols. Lisboa: Dom Quixote, 1983.
- _____. *História e Ciências Sociais*. Lisboa: Editorial Presença, 1990.
- BREEN, Timothy H. *Tobacco culture. The mentality of the great Tidewater planters on the eve os Revolution*. Princeton: Princeton UP, 1987.
- BROEZE, Frank. (Edited by). *Gateway of Asia. Port cities of Asia in the 13th – 20th centuries*. New York: Routledge, 2011.
- BROOK, Timothy; BLUE, Gregory. (Org.) *China and historical capitalism. Genealogies of Sinological Knowledge*. Cambridge: CUP, 1999.
- BROOK, Timothy. *O chapéu de Vermeer. O século XVII e o começo do mundo globalizado*. Rio de Janeiro: Record, 2012.
- BRUNO, Ernani Silva. *História do Brasil Geral e Regional*. 6 volumes. São Paulo: Cultrix, 1967.
- BOLDIZZONI, Francesco. *The poverty of Clio. Resurrecting economic history*. Princeton: Princeton UP, 2011.
- BUENO, Eduardo (Org.). *Pau-Brasil*. São Paulo: Axis Mundi, 2002.
- CAMPOS, Maria do Rosário Castiço de. A Fábrica de Papel de Lousã e o processo de industrialização de Portugal. *Revista da Faculdade de Letras, História*. Porto, III série, vol. 10, 2009, p. 145-150.
- CANABRAVA, Alice Piffer. *O açúcar nas Antilhas (1697-1755)*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1981.
- CANTARINO, Nelson Mendes. *A razão e a ordem: O bispo José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho e a defesa ilustrada do Antigo Regime (1742-1821)*. 2012. Tese (Doutorado em História). São Paulo: FFLCH/USP, 2012.

- CAPELA, José. *As burguesias portuguesas e a abolição do tráfico da escravatura, 1810-1842*. Porto: Afrontamento, 1975.
- CARDOSO, António Barros Cardoso. O Douro e o Alvará de Instituição da Companhia Pombalina (1756). In: TEIXEIRA, Glória
- CARDOSO, Ciro Flamarion. *Economia e sociedade em áreas coloniais periféricas: Guiana Francesa e Pará (1750-1817)*. Rio de Janeiro: Graal, 1984.
- CARDOSO, José Luís. *História do pensamento económico português*. Temas e problemas. Lisboa: Livros Horizontes, 2001.
- _____. *O pensamento económico em Portugal nos final do século XVIII*. 1780-1808. Lisboa: Imprensa Universitária/ Editorial Estampa, 1989.
- _____. *Pensar a economia em Portugal*. Digressões históricas. Lisboa: Difel, 1997.
- CARMAGNAMI, Marcello. *Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniale: le Chili (1680-1830)*. Paris: SEVPEN/École Pratique des Hautes Études – VI^a Section Centre de Recherches Historiques, 1973.
- CARRARA, Angelo Alves. *Minas e currais*. A produção rural e mercado interno de Minas Gerais, 1674-1807. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007.
- _____. *Receitas e despesas da Real Fazenda no Brasil, século XVIII: Minas Gerais, Bahia, Pernambuco*. Ed. UFJF, 2009.
- CARREIRA, António. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão*. 2 vol. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988.
- _____. *As companhias pombalinas de navegação, comércio e tráfico de escravos entre a Costa Africana e o Nordeste Brasileiro*. Bissau: Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, 1969.
- CASTRO, Armando. *As doutrinas económicas em Portugal na expansão e na decadência* (séculos XVI a XVIII). Amadora: Livraria Bertrand, 1978.
- CATARINO, Acácio José Lopes. *A interface regional: militares e redes institucionais na construção do Brasil (1780-1830)*. Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, 2001.
- CAVALCANTI, Carmem Lúcia Lins. *As Minas de Salitre em Campos de Buíque*. Um Caso de Utilização da Mão-de-Obra Indígena na Capitania de Pernambuco (1698-1706). 110 f., Dissertação (Mestrado), UFPE, Recife, 1999.
- CHAUDHURY, Sushil; MORINEAU, Michel. (Edit.). *Merchants, companies and trade*. Europe and Asia in the Early Modern Era. New York: Cambridge UP, 2007.
- CHAVES, Cláudia Maria das Graças. *Melhoramento no Brasil: integração e Mercado na América portuguesa (1780-1822)*. Tese. Niterói: UFF, 2001.
- CHONCHOL, Jacques. *Sistemas agrários en América Latina*. De la etapa prehispánica a la modernización conservadora. México: Fondo de Cultura Económica, 1994.
- CHORÃO, Maria (Org.). *Doações e forais das Capitanias do Brasil (1534-1536)*. Lisboa: IAN/TT, 1999.
- CONCEIÇÃO, Octavio A. C. O conceito de instituição nas modernas abordagens institucionalistas. *Revista de Economia Contemporânea*, Rio de Janeiro, n.º 06, vol. 02, jul./dez. 2002, p. 119-146.

COSTA, Fernando Dorcas. Capitalismo e serviços: empréstimos, contratos e mercês no final do século XVIII. *Análise Social*, vol. XXVII (116-117), 1992, p. 441-460.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. *Anais pernambucanos*. 10 vols. Recife: FUNDARPE, 1983.

COSTA, Leonor Freire Costa. *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil* (1580-1663). 2 vol. Lisboa: CNCDP, 2002.

_____. ; ROCHA, Maria Manuela; SOUSA, Rita Martins de. *O ouro do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 2013.

_____. Pernambuco e a Companhia Geral do Comércio do Brasil. *Penélope*, n.º 23, 2000.

CRUZ, Miguel Dantas. *O Conselho Ultramarino e a administração militar do Brasil* (da Restauração ao Pombalismo): Política, finanças e burocracia. Tese de Doutoramento (Programa Interuniversitário de Doutoramento em História). Lisboa: Instituto Universitário de Lisboa, 2013.

CUNHA, Carlos Guimarães da. *Negociantes, mercadores e traficantes no final da monarquia absoluta*. A burguesia mercantil em Portugal, dos anos finais do século XVIII até o início da Revolução Liberal. Lisboa: s/e, 2014.

CUNHA, Manuela Carneiro da. *História dos Índios no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

CURTO, Ramada; GONÇALVES, Paula. (Org.). *Livros dos séculos XVI a XVIII da Biblioteca do Ministério dos Negócios Estrangeiros*. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal/Instituto Diplomático Português, 2015.

DEAN, Warren. *A ferro e fogo*. A história e a devastação da Mata Atlântica brasileira. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. *"As pessoas mais distintas em qualidade e negócio": elites, relações políticas e a Companhia de Comércio em Pernambuco na segunda metade de Setecentos*. 572 p. Tese (Doutorado em História - Especialidade em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa). Lisboa: FSCH-UNL, 2014.

DIAS, Joaquim S. da Silva. Pombalismo e a projecto político. *Cultura, História e Filosofia*, vol. 03, 1984. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1984, p. 27-151.

_____. Pombalismo e a teoria política. *Cultura, História e Filosofia*, vol. 01, 1982. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1982, p. 45-114.

_____. Pombalismo e o projecto político. *Cultura, História e Filosofia*, vol. 02, 1983. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1983, p. 185-318.

DIAS, Manuel Nunes. *A Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão*. Separata da Revista de História, São Paulo, vol. 37, 1971.

_____. *As frotas do Cacau da Amazônia* (1756-1777). Subsídio para o estudo do fomento ultramarino português no século XVIII. Lisboa: Congresso Internacional de História dos Descobrimentos, 1961.

_____. *Companhias versus Companhias na competição colonial*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1978. (Separata da Revista Portuguesa de História, tomo XVI).

- DIAS, Marcelo Henrique. *Farinha, madeiras e cabotagem*. A Capitania de Ilhéus no antigo sistema colonial. Ilhéus: Editus, 2011.
- DIFFIE, Bailey; WINIUS, George. *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*. Vol. 01. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1971.
- DINIZ, Nathália M. *Um sertão entre tantos outros: fazendas de gado das Ribeiras do Norte*. 307 p. Tese. (Doutorado – Área de Concentração: História e fundamentos da Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismos, Universidade de São Paulo). São Paulo: FAUUSP, 2013.
- DONOVAN, William Michael. *Commercial enterprise and luso-brazilian society during the brazilian gold rush: the mercantile house of Francisco Pinheiro and the Lisbon to Brazil trade, 1695-1750*, PhD thesis, Baltimore, Maryland, 1990.
- DORÉ, Andréa; SANTO, Antônio César de Almeida. (Orgs.) *Temas Setecentistas: Governos e populações no Império Português*. Curitiba: UFPR – FCHLA/Funart; Araucária, 2008.
- DUMOND, Lionel. Maisons de commerce bas-languedociennes et réseaux négociants méridionaux: l'exemple des Balguerie et des Fraissinet (XVIIIe-XIXe siècles). *Liame*, Les réseaux négociants dans la France méridionale (XVIIIe-XIXe siècles), n.º 25, 2012, p.01-16.
- DUTRA, Francis Antony. *Matias de Albuquerque: a Seventeenth-Century Capitão-mor of Pernambuco and Governador-general of Brazil*. New York: New York University, 1968.
- DUTRA, Manoel. *III Livro do Industrial Agrícola ou Tratado completo de todas as industrias ao alcance do lavrador e que fazem parte da própria agricultura*. Rio de Janeiro: Livraria do Povo, 1895.
- EDWARDS, Bryan. *The history, civil and commercial, of the British colonies in the West Indies*. 3 vol. London: J. Stockdale, 1793-1801.
- EISENBERG, Peter L. *The sugar industry in Pernambuco: modernization without change, 1840-1910*. Berkeley and Los Angeles, California: University of California Presse, 1974.
- ELLIS, Myriam Ellis. *A baleia no Brasil colonial*. São Paulo: EDUSP/Melhoramentos, 1969, p. 143-152.
- _____. *O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631-1801)*. São Paulo: Secção Gráfica da FFLCH, 1955, p. 35-138.
- _____. Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial. *Revista de História, USP*. Vol. 01, n.º 04, 1950, p. 495-516.
- FALCON, Francisco José Calazans. *A Época Pombalina*. Política econômica e monarquia ilustrada. São Paulo: Ática, 1982.
- _____. A prática mercantilista em Portugal durante a época moderna: papel-chave da Junta do Comércio. *Revista de História da Universidade Severino Sombra*, vol. 01, n.º 01, 2002, Rio de Janeiro.
- FERLINI, Vera. *Terra, trabalho e poder*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- FERNANDES, Valter Lenine. *Os contratadores e o contrato da Dízima da Alfândega da cidade do Rio de Janeiro (1726-1743)*. 2010. Fls. 234. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, UNIRIO, Rio de Janeiro, 2010.
- FERRAZ, A. L. Pereira. *Terra da Ibirapitanga*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1939.

- FIGUEIRA, Pedro de Alcântara. (Org.). *Economistas políticos*. Curitiba: Segesta Editora, 2001.
- FINDLAY, Ronald; O'ROURKE, Kevin H. *Power and plenty*. Trade, war, and the world economy in the second millennium. Princeton: Princeton University Press, 2007.
- FISHER, H. E. S. *De Methuen a Pombal: o comércio Anglo-Português de 1700 a 1770*. Lisboa: Gravida, 1984.
- FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725*. Austin: University of Texas, 1978.
- FONSECA, Célia Freire A. *A economia europeia e a colonização do Brasil: a experiência de Duarte Coelho*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura/IHGB, 1978.
- FONSECA, Francisco Belard da. Arquivo Geral da Alfândega de Lisboa. *Anais das Bibliotecas e Arquivos*, vol. XX, n.º 75/76, Lisboa: 1948.
- FOUCAULT, Michel. *Segurança, território, população*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- FRAGINALS, Manuel Moreno. *O engenho*. Complexo sócio-econômico açucareiro cubano. 02 vol. São Paulo: Ed. Unesp/HUCITEC, 1988.
- FRAGOSO, João. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquias na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1992.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima Gouvêa. (Org.). *O Brasil Colonial*, vol. 3 (ca. 1720 – ca. 1821). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- FREIRE, A. Braamcamp. *Ementa da Casa da Índia*. Lisboa: Sociedade de Geographia de Lisboa/Typ. Universal, 1967.
- FREIRE, Felisbello. *História territorial do Brasil*. 1º vol. (Bahia, Sergipe e Espírito Santo). Rio de Janeiro: Typ. do 'Jornal do Comércio' de Rodrigues e Cia, 1906.
- FREITAS, Gustavo de. *A Companhia Geral do Comércio do Brasil (1649-1720)*. Subsídios para a História Econômica de Portugal e do Brasil. São Paulo: 1951. (Separata da Revista de História, vol. 03).
- FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: CNCDP, 2001.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e o comércio das minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 2006.
- _____. *O Livro da Capa Verde*. O Regimento Diamantino de 1771 e a vida no Distrito Diamantino no período da Real Extração. São Paulo: Annablume, 1996.
- GALLOWAY, J. H. Nordeste do Brasil 1700-1750: reexame de uma crise. *Rev. Bras. Geografia*, vol. 36, n. 2, abril/junho, Rio de Janeiro, 1974, p. 85-102.
- GAMA, Ruy. *Engenho e tecnologia*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1983.
- GERALDES, Carlos Alberto Caldeira. *Casa da Índia*. Um estudo de estrutura e funcionalidade (1509-1630). 362 f. Dissertação (Mestrado em História Moderna). Faculdade de Letras, Departamento de História. Lisboa: Universidade de Lisboa, 1997.

- GIBBS, F. W. The history of the manufacture of soap. *Annals of Science*. Vol 04, nº 02, 1939, p. 169-190.
- GIRÃO, Valdelice Carneiro. Dependência da Capitania do Ceará do Governo de Pernambuco (1656-1799). *Revista do Instituto do Ceará*, vol. 96, Ceará, 1982.
- GIRÃO, Raimundo. *História econômica do Ceará*. Fortaleza: Instituto do Ceará, 1947.
- GODINHO, Vitorino Magalhães Godinho. *Ensaio sobre a história de Portugal*. Vol. 02. Lisboa: Sá da Costa, 1968.
- _____. *Os descobrimentos e a economia mundial*. 04 vols. Lisboa: Editorial Presença, 1983.
- GODOY, José E. P. de. *Naus no Brasil colônia*. Brasília: Senado Federal, 2007.
- GOLDSTONE, Jack. *A história global da ascensão do Ocidente*. 1500-1850. Lisboa: Edições 70, 2010.
- GOMES, Geraldo. *Engenho e arquitetura*. Tipologia dos edifícios dos antigos engenhos de açúcar de Pernambuco. Recife: Fundação Gilberto Freyre, 1998.
- GOMES, Eugênio. (Org.). *Vieira, Sermões*. Vol. 11. Rio de Janeiro: Agir, 1975.
- GOMES, Leonard. *Foreign trade and the Nacional Economy*. Mercantilist and classical perspectives. London: Macmillan Press, 1987.
- GONÇALVES, Regina Célia. *Guerra e açúcares*. Política e economia na Capitania da Parayba (1585-1630). Bauru: EDUSC, 2007.
- GONZÁLEZ, Iván; MANTÉCON, Matilde Mantécon; RÍOS, Guadalupe (Org.). *Resonancias imperiales*. América y el Tratado de Utrecht de 1713. México: UNAM, 2015.
- GOULART, José Alípio. *Brasil do boi e do couro: o couro*, vol. 02. Rio de Janeiro: 1966.
- GREENFIELD, Amy Butler. *A perfect red*. Empire, espionage and the quest for the color of desire. New York: HarperCollins Publishers, 2008.
- GRIJALVA, Manuel Miño. ¿Existe la historia regional?. *Historia Mexicana*, vol. LI, núm. 04, abr.-jun., 2002, p. 867-897.
- GUEDES, João Alfredo Libânio. *História administrativa do Brasil, vol 04: da restauração a D. João V*. Brasília: FEFSP, 1984.
- GUERRA, Flávio. *Decadência de uma fidalguia açucareira*. Recife: Fundação de Cultura do Recife, 1981.
- GUIMARÃES, Carlos Gabriel Guimarães. “O fidalgo-mercador Francisco Pinheiro e o negócio de carne humana, 1707-1715”. *Promontoria*, Algarve, 2005, p. 109-134.
- GUINOTE, Paulo; FRUTUOSO, Eduardo; LOPES, António. *As Armadas da Índia 1497-1835*. Lisboa: CNCDP, 2002.
- HANSEN, Mark Hillary. Religião, ética do comércio e valores pessoais: o caso de um comerciante italiano no Brasil colonial. *Revista de Estudos Econômicos*, São Paulo, vol. 25, n.º 02, mai-ago 1995, p. 271-292.

- HECKSCHER, Eli F. *La época mercantilista*. Historia de la organización y las ideas económicas desde el final de la Edad Media hasta la Sociedade Liberal. México: Fondo de Cultura Económica, 1943.
- HESPANHA, António Manuel. *As vésperas do Leviathan*. Coimbra: Almedina, 1994.
- HOFFMAN, Philip T. What do States do? Politics and Economic History. *The Journal of Economic History*, vol. 75, nº. 02, june 2015, p. 303-332.
- HONDA, Laércio. *Francisco Pinheiro: as atividades de um comerciante de grosso trato na América portuguesa (1703-1749)*. Campinas: Unicamp, 2004 (Economia, dissertação de mestrado).
- HOPPE, Fritz. *A África Oriental Portuguesa no tempo do Marquês de Pombal (1750-1777)*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1985.
- HORN, Jeff. *Economic Development in Early-Modern France: The Privilege of Liberty, 1650-1820*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.
- HUTTER, Lucy Maffei. A madeira do Brasil na construção e reparos de embarcações. *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. 32, Actas da IV Reunião Internacional de História Náutica e da Hidrografia, 1985, p. 413-430.
- _____. *Navegação nos séculos XVII e XVIII rumo Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2005.
- IRIBARREN, Arantzazu Amezaga. *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Crónica sentimental con una visión historiográfica. Los años áuricos y las rebeliones (1728-1751). Sancho el Sabio, revista de cultura e investigacion vasca, vol. 23, 2005, 167-208.
- JORDÃO FILHO, Ângelo. *Povoamento, hegemonia e declínio de Goiana*. Recife: CEPE, 1977.
- KANTOR, Iris. *Esquecidos e Renascidos: historiografia acadêmica Luso-Americana (1724-1759)*. São Paulo: HUCITEC; Salvador: CEB/UFBA, 2004.
- KARING, Clarence Henry. *Trade and naviagtion betwenn Spain and the Indies*. London: Harvard University Press, 1918.
- KOSELLECK, Reinhart. *Crítica e crise*. Uma contribuição à patogênese do mundo burguês. Rio de Janeiro: EDUERJ/Contraponto, 1999.
- LAINS, Pedro; SIVAL, Álvaro Ferreira da Sival. (Org.). *História econômica de Portugal, 1700-2000*. Vol. 01, o século XVIII. Lisboa: ICS, Imprensa de Ciências Sociais, 2005.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Ed. fac-similada. São Paulo: HUCITEC/UNICAMP, 2000.
- _____. *Economia colonial*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1973.
- _____. *O Antigo Sistema Colonial*. São Paulo: Brasiliense, 1982. (Col. Primeiros Passos, n. 08)
- LEITE, Ana C. Teixeira. *Estrutura fundiária e capital comercial*. O algodão no Ceará. 256 f. Tese (Doutorado), USP, São Paulo, 1993.
- LEITE, Serafim. *Artes e ofícios dos Jesuítas no Brasil, 1549-1760*. Lisboa: Brotéia, 1953.
- LENCIONI, Sandra. *Região e geografia*. São Paulo: Edusp, 2009.
- LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008.

- LINAGE, Raquel Rico. *Las Reales Compañías de Comércio com América*. Los organos de gobierno. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1983.
- LINHARES, Maria Yedda; SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Região e História Agrária. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v.8, n.15, 1995.
- _____.; TEIXEIRA, Francisco Carlos da Silva. *História do abastecimento, uma problemática em questão* (1530-1917). Brasília: Ministério da Agricultura, Binagri, 1979.
- _____. Pecuária, Alimentos e Sistemas Agrários no Brasil séculos XVII e XVIII. *Revista Tempo*, Niterói, v. 1, n. 2, p. 132-150, 1996.
- LIPIETZ, Alain. *O Capital e seu espaço*. São Paulo: Nobel, 1988.
- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *Alguns aspectos da história da Mesa do Bem Comum dos Mercadores*. Séc. XVII e XVIII. Separata do V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros. Coimbra: 1965.
- _____. O comércio do atlântico e a comunidade de mercadores no Rio de Janeiro e em Charleston no século XVIII. *Revista de História*, São Paulo, 51 (101), 49-106, jan./mar. 1975.
- LOPES, Fátima Martins. *Em nome da liberdade: as vilas de índios do Rio Grande do Norte sob o diretório Pombalino no século XVIII*. 2005. fls 700. Tese (Doutorado em História), UFPE, Recife, 2005.
- LOPES, Gustavo Acioli Lopes. A Fênix e a conjuntura atlântica: açúcar e tráfico de escravos em Pernambuco na segunda metade do século XVII. *Portuguese Studies Review*, vol. 20, n.º 01.
- _____. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico*. Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760). 262 f. Tese (Doutorado em História Econômica, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo). São Paulo: FFLCH/USP, 2008.
- LUCIANI, Fernanda Trindade. *Municípios e Escabinos*. Poder local e guerra de restauração no Brasil Holandês (1630-1654). São Paulo: Alameda, 2012.
- LUCKHURST, Gerald Lee. *Monserrate, an English Landscape Garden in Portugal, 1790-1901*. Bristol: University of Bristol, 2014.
- MACEDO, Jorge Borges de. *A situação econômica no tempo de Pombal*. Porto: Portugalia, 1951.
- _____. *Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII*. Lisboa: Querco, 1982.
- MACÊDO, Muirakitan Kennedy de. *Rústicos cabedais: patrimônio e cotidiano familiar nos sertões do Seridó [Capitania do Rio Grande do Norte]* (Séc. XVIII). 286 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais), UFRN, Natal, 2007.
- MACÊDO. Jorge Borges de. *A situação econômica no tempo de Pombal*. Lisboa: Gradiva, 1989.
- MACHADO, Manuel Lopes. Capitania de Itamaracá. *Revista do Instituto Archeológico e Geographico Pernambucano*, t. 04, n. 29, ago./dez. 1883, Recife: Typhographia Industrial, 1884, p. 107-126.
- MADUREIRA, Nuno Luís. *Mercado e privilégios*. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834. Lisboa: Editorial Estampa, 1997.
- MAESTRI, Mário. *Mar del Prata*. Dominação e autonomia no Sul da América. Argentina, Brasil, Uruguai. (1810-1864). Porto Alegre: FCM, 2016.

- MAGALHÃES, Joaquim Romero. *O Algarve económico. 1600-1773*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993.
- MARCOCCI, Giuseppe. *A consciência de um Império*. Portugal e o seu mundo (sécs. XV-XVII). Coimbra: Coimbra UP, 2012.
- MARCOS, Rui Manuel Figueiredo. *As Companhias Pombalinas* – contributo para a história das sociedades por acções em Portugal. Dissertação de Doutoramento em Ciência Jurídico-Históricas apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. Coimbra: Almedina, 1997.
- MARQUES, Teresa Cristina de Novaes. As dívidas do Senhor Jácome Lumachi. Pernambuco e a Companhia Geral pombalina. *Topoi*, vol. 12, n. 22, jan.-jun. 2011.
- _____. O corpo mercantil do Recife e o descrédito de comerciantes no início do século XIX. *Locus: Revista de História, Juíz de Fora*, vol. 20, n. 2, jan.-jun. 2014.
- _____. O empenho que não se dissolve: notas de pesquisa sobre o endividamento de senhores de engenho de Pernambuco, século XVIII, início do XIX. *Seminários do Programa História Econômica, Hermes & Clio* - Grupo de Estudos e Pesquisa em História Econômica. São Paulo: FEA/USP, 2010.
- MARTINS, F. A. Oliveira. *Um herói esquecido: João da Maia da Gama*. Vol. 02. Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1944.
- MARTINS, José F. Ferreira. *Casa da Índia*. [Lisboa: s.n 1900].
- MATOS, Artur Teodoro de. *Um regimento inédito da alfândega de Timor no ano de 1785*. Separata de *Portugaliae Histórica*, vol. I. Lisboa: Imprensa da Universidade, 1973.
- MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987.
- MAURO, Frédéric. *Expansão Europeia (1600-1870)*. São Paulo: EDUSP, 1980.
- _____. *Nova História e Novo Mundo*. São Paulo: EDUSP/Perspectiva, 1969.
- _____. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*. 02 vols. Lisboa: Editorial Estampa, 1989.
- MCMILLAN, John; WOODRUFF, Christopher Woodruff. Private Order under Dysfunctional Public Order. *Michigan Law Review*, vol. 98, no. 8, 2000, p. 2421-2458.
- MEDEIROS, Tiago Silva. “*O sertão vai para o Além-Mar*”: a relação centro e periferia e as fábricas de couro em Pernambuco nos setecentos. 110f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de Pós-graduação em História, Natal, 2009.
- MELLO, Evaldo Cabral de. *A ferida de Narciso*. Ensaio de História Regional. São Paulo: SENAC-SP, 2001.
- _____. *A fronda dos mazombos: nobres contra mascates - Pernambuco, 1666-1715*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- _____. *O bagaço da cana: os engenhos de açúcar do Brasil holandês*. São Paulo: Penguin Classics Companhia das Letras, 2012.
- _____. *O negócio do Brasil*. Portugal, os Países Baixos e o Brasil, 1641-1669. Rio de Janeiro: Topbooks, 2003.

_____. *O Nome e o Sangue*. Uma parábola familiar no Pernambuco colonial. Rio de Janeiro: Topbooks, 2000.

_____. *Olinda restaurada*. Guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654. Rio de Janeiro: Topbooks, 2003.

_____. *Rubro Veio*. O imaginário da restauração pernambucana. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997.

_____. *Um imenso Portugal*. História e historiografia. São Paulo: Editora 34, 2002.

_____. *A outra independência*. O federalismo pernambucano de 1817 a 1824. São Paulo: Editora 34, 2014.

MELLO, José Antonio Gonçalves de. Pernambuco ao tempo do governo de Câmara Coutinho (1689-1690). *Revista do Instituto Arquelógico, Histórico e Geográfico de Pernambuco*. Vol. LI. Recife: CEPE, 1979.

_____. *João Fernandes Vieira*: Mestre-de-Campo do Terço de Infantaria de Pernambuco. Lisboa: CNCDP, 2000.

_____. Nobres e Mascates na Câmara do Recife, 1713-1738. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LIII, 1981. Recife: CEPE, 1981, p. 113-262.

_____. Os Livros das Saídas das Urcas do Porto do Recife, 1595-1605. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, vol. LVIII, 1993, Recife: 1993, p. 21-143.

_____. *Tempo dos flamengos*. Influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do norte do Brasil. Recife: BNB, 1979.

_____. *Fontes para a História do Brasil Holandês*. Vol. 2: administração da Companhia. Recife: CEPE, 2004.

MELLO, Sebastião José de Carvalho e. *Escritos econômicos de Londres*, 1741-1742. Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, 1986.

MELO, Mário Lacerda de. *Regionalização agrária no Nordeste*. Recife: SUDENE, 1978.

MENEZES, José L. de Mota. Olinda e Recife: 1537-1630. *Oceanos*. A construção do Brasil urbano, n. 41, jan./ mar. 2000, Lisboa: CNCDP, 2000.

MENEZES, Mozart V. de. *Colonialismo em ação*: fiscalismo, economia e sociedade na Capitania da Paraíba (1647-1755). 2005. 300p. Tese (Doutorado em História Econômica). Universidade de São Paulo, p. 66.

_____. Jurisdição e poder nas Capitânias do Norte (1654-1755). *Saeculum*, Revista de História, n. 14, João Pessoa, jan./jun. 2006.

MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/1780). *Afro-Ásia*, vol. 48, 2013.

_____. *Entre dois impérios*. Formação do Rio Grande na crise do sistema colonial português (1777-1822). São Paulo: Alameda, 2009.

MILLER, Joseph C. *Way of death*: Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830. Madison, Wisconsin: University Press, 1988.

- MILLER, Shawn W. Fuelwood in colonial Brazil. The economic and social consequences of fuel depletion for the Bahian Recôncavo, 1549-1820. *Forest & Conservation History*, vol. 38, nº 4, out. 1994, p. 181-192.
- MINTZ, Sidney W. *O poder amargo do açúcar*. Produtores escravizados, consumidores proletarizados. Recife: EDUFPE, 2003.
- MIRANDA, Salm de. *As quatro Capitanias de Pernambuco*. Recife: Tip. da Polícia Militar de Pernambuco, 1954.
- MIRANDA, Tiago Costa Pinto dos Reis. 'Estrangeirados'. A questão do isolacionismo português nos séculos XVII e XVIII". *Revista de História*. São Paulo, nº 123-124, 1990/1991, p. 35-70.
- MONTEIRO, Denise Mattos. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto do açu-oficinas (1750-1860). *Revista de História Econômica e História de Empresas*, vol. XV, nº 01, 2012, p. 71-98.
- MORAES, Antonio Carlos Robert. *Geografia histórica do Brasil: cinco ensaios, uma proposta e uma crítica*. São Paulo: Annablume, 2009.
- MORAIS, Ana Maria Aguiar Sarmiento de. Antônio Leite, um 'empresário' do séc. XVIII. *Boletim do Arquivo Distrital do Porto*, vol. 02, Porto, 1985, p. 187-243.
- MORAIS, Rubens Borba de; BERRIEN, William Berrien. (Dir.). *Manual bibliográfico de estudos brasileiros*. Vol. 02. Brasília: Senado Federal, 1998.
- MORAIS, Tancredo de. A Casa da Índia. *Periódico do Club Militar Naval*, nº 64, nov./dez., Lisboa, [193-], p. 1458-1459.
- MOREIRA, Alzira Teixeira Leite. *Inventário do fundo geral do Erário Régio*: arquivo do Tribunal de Contas. Lisboa: Tribunal de Contas, 1977.
- MOTA, Carlos Guilherme. (Org.). *Viagem incompleta*. A experiência brasileira. São Paulo: Senac, 1999.
- _____. *Nordeste, 1817: estruturas e argumentos*. São Paulo: Perspectivas/EDUSP, 1972.
- MOTT, Luiz R. B. Estrutura demográfica das fazendas de gado do Piauí colonial: um caso de povoamento rural centrífugo. *Revista Ciência e Cultura da SBPC*, nº 30, vol. 10, 1978, p. 1196-1210.
- MOURA, Alex Silva de. *O beneficiamentos do couro e seus agentes na Capitania de Pernambuco (1710-1760)*. Dissertação (Mestrado em História). Recife: UFPE, 2014.
- MUNHÓS, Fernando Brescancini. *Negócios coloniais: o gênero epistolar entre os homens do trato do século XVIII*. São Paulo: USP, 2015. (Dissertação em Literatura Brasileira).
- MURALT, Malout Von. A árvore que se tornou país. *Revista USP*, São Paulo, n. 71, set./nov. 2006, p. 173
- MURET, Pierre. *La prépondérance anglaise (1715-1763)*. Paris: Librairie Félix Alcan: 1937.
- NAMIER, Lewis; BROOKE, John. *The house of commons (1754-1790)*. London: Secker & Warburg, 1985.
- NARDI, Jean Baptista. *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

- NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. *“Letras de Risco” e “Carregações” no comércio colonial da Bahia, 1660-1730*. Salvador: Centro de Estudos Baianos/UFBA, 1977.
- NOGUEIRA, Gabriel Parente. *Fazer-se nobre nas fimbrias do Império: práticas de nobilitação e hierarquia social da elite camarária de Santa Cruz do Aracati (1748-1804)*. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em História), Fortaleza: Universidade Federal do Ceará, 2010.
- Notice sur la vie de M. Le Baron David de Purry*. Neuchatel: C. H. Wolfrath, 1826.
- NOVAIS, Fernando. A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa do fim do século XVIII. *Revista de História*, 142-143 (2000), p. 213-237.
- _____. *Aproximações*. Estudos de História e Historiografia. São Paulo: Cosac Naify, 2005.
- _____. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 9 ed. São Paulo: HUCITEC, 2011.
- NOVAIS, Idelma Aparecida Ferreira. A Mesa de Inspeção e o comércio colonial. *Anais... XXVII Simpósio Nacional de História*, Natal, 2013.
- OGILVIE, Sheilagh. *Institutions and European trade*. Merchant guilds, 1000-1800, Cambridge: Cambridge University Press, 2011.
- OGOT, Bethweel Allan. (Dir.). *História Geral da África*. Vol. 05. Brasília: UNESCO, 2000.
- OLIVAL, Fernanda. O Brasil, as companhias pombalinas e a nobilitação no terceiro quartel de Setecentos. *Anais da Universidade de Évora*, n.º 8 e 9, 1998-1999, p. 73-97.
- OLIVEIRA, Almir Leal de. A força periférica da empresa comercial do charque. O Ceará e as dinâmicas do mercado atlântico (1767-1783). *Anais... I Encontro Nordestino de História Colonial - Territorialidades, poder e identidades na América Portuguesa - séculos XVI a XVIII*, João Pessoa, 2006.
- OLIVEIRA, Carla Mary; MENEZES, Mozart Vergetti; GONÇALVES, Regina Célia (Org.). *Ensaio sobre a América Portuguesa*. João Pessoa: EDUFPB, 2009.
- OLIVEIRA, Elza Regis de. *A Paraíba na crise do século XVIII: subordinação e autonomia (1755-1799)*. Fortaleza: BNB/ETENE, 1985.
- ORLANDO, Arthur. *O porto e a cidade do Recife*. Recife: Typographia do Jornal do Recife, 1908.
- ORMOND, David. *The rise of commercial empires*. England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
- PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)*. Brasília: UnB, 2004.
- PAZ, Marcelo de Oliveira. *Companhia da Pescaria das Baleias nas Costas do Brasil (1765-1801): a caça ao Leviatã dos mares*. Dissertação (Mestrado em Estudos Brasileiros). Lisboa: Universidade de Lisboa, 2015.
- PEDREIRA, Jorge Miguel Viana. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822)*. Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. 1995. fls 624. Tese (Doutoramento em Sociologia) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa-PT, 1995.

PEREIRA, Arnaldo António. Para uma caracterização da política colonial pombalina: a administração de Francisco Xavier de Mendonça Furtado no Estado do Grão-Pará e Maranhão (1752-1759). *Actas das Primeiras Jornadas de História Moderna*. v. 2, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, 1986, p. 1075-1095.

PEREIRA, João Cordeiro. *Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI*. Vila do Conde, organização e movimento. Lisboa: UNL, 1983.

PERES, Damião. *Os mais antigos roteiros da Guiné*. Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1992.

_____. *Regimento das Cazas das Indias e Mina*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1947.

PERIDES, Paulo Pedro. A organização politico-administrativa e o processo de regionalização do território colonial brasileiro. *Revista do Departamento de Geografia – USP*, vol. 09, São Paulo, 1995, p. 77-91.

PERRAGALLO, Prospero. *Carta de El-Rei D. Manuel ao Rei Catholico*. Lisboa: Typ. Academia de Ciências de Lisboa, 1892.

PERROT, Jean-Claude. *Une histoire intellectuelle de l'économie politique*. XVII^a-XVIII^a siècle. Paris: Éditions de L'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1992.

PERROUX, François. *Economia e Sociedade*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1961.

PETTY, William; HUME, David; QUESNAY, François. *Os economistas*. São Paulo: Abril cultural, 1983.

PINTO, Irineu Ferreira. *Datas e notas para a História da Paraíba*. Vol. 01. João Pessoa: EDUEPB, 1977.

PINTO, Virgílio Noya. *O ouro brasileiro e o comércio Anglo-Português: uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Ed. Nacional, 1979.

PIRES, Maria Idalina da Cruz. “*Guerra dos Bárbaros*”: resistência indígena e conflitos no nordeste colonial. Recife: FUNDARPE, 1990.

PITTA, Sebastião da Rocha. *História da América Portuguesa*. Lisboa: Officina de Joseph Antonio da Sylva, 1730.

POLANYI, Karl. *A grande transformação*. As origens de nossa época. Rio de Janeiro: Elsevier-Campus, 2000.

POMERANZ, Kenneth. *A grande divergência: a China, a Europa e a construção da economia mundial moderna*. Lisboa: Edições 70, 2013.

POPKIN, Richard H. Hume and Issac de Pinto. *Texas Studies in Literature and Language*, vol. 12, nº. 03, Texas, 1970, p. 417-430.

PORTO ALEGRE, Maria Sylvia. Vaqueiros, agricultores, artesãos. Origens do Trabalho Livre no Ceará Colonial. *Revista de Ciências Sociais*, v. 20\21, n. 1\2, 1989\1990.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. *Territorialidades y lucha por el territorio en América Latina*. Geografía de los movimientos sociales en América Latina. Lima: UGI, 2013.

POSSAMAI, Paulo. *A vida quotidiana na Colônia do Sacramento*. Lisboa: Livros do Brasil, 2006;

PRADO JR., Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. Colônia. São Paulo: Brasiliense, 1987.

- _____. História quantitativa e método da historiografia. *Debate e crítica*. Revista quadrimestral de Ciências Sociais, nº 06, Jul. 1975.
- PRADO, João F. de Almeida. *Pernambuco e as Capitanias do Norte do Brasil* (1530-1630), 4 vols. São Paulo: Companhia Ed. Nacional, 1939-1942.
- _____. *Primeiros Povoadores do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.
- _____. *A Baía e as Capitanias do Centro do Brasil* (1530-1626). 3 vols. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1945, 48 e 50.
- _____. *S. Vicente e as Capitanias do Sul do Brasil* (1501-1531). São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1961.
- PRADO, Maria Lígia C.; LUIZETTO, Maria Cristina Z. Contribuição para o estudo do comércio de cabotagem no Brasil, 1808-1822. *Anais do Museu Paulista*, tomo XXX, 1908-1981, São Paulo, 1981, p. 159-196.
- PUNTONI, Pedro. *A Guerra dos Bárbaros: povos indígenas e a colonização do sertão nordeste do Brasil, 1650-1720*. São Paulo: HUCITEC, 2002.
- _____. *O Estado do Brasil*. Poder e política na Bahia colonial, 1548-1700. São Paulo: Alameda, 2013.
- PURRY, Jean Pierre. *Memorial of Jean Pierre Purry in behalf of the colonization of south Carolina*. Neufchâtel: J. H. Estill Printer, 1880.
- RAMOS JÚNIOR, Nelson de Campos. *Mediador das luzes: concepções de progresso e ciência em Antônio Nunes Ribeiro Sanches* (1699-1783). Dissertação (História Social). São Paulo: USP, 2013.
- RAU, Virgínia. Subsídios para o estudo do movimento dos portos de Faro e Lisboa durante o século XVII. *Anais da Academia Portuguesa da História*, II série, vol. 05, Lisboa: 1954, p. 197-278.
- _____. The Madeiran sugar cane plantations. In: H. B. Johnson Jr. *From reconquest to Empire: the iberian background to Latin American History*. New York: Borzoi Books, 1970, p. 71-84.
- REINERT, Sophus A. *Translating Empire*. Emulation and the origins of Political Economy. Cambridge, Massachusetts and London: Harvard University Press, 2011.
- REVEL, Jacques. *A invenção da sociedade*. Lisboa: DIFEL, 1989.
- RIBAS, Josep M. Delgado. *Dinámicas imperiales 1650-1796*. España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español. Barcelona: Bellaterra, 2007.
- RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro: a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780*. São Paulo: HUCITEC, 1976.
- RIBEIRO, Alexandre Vieira. O comércio das almas e a obtenção de prestígio social: traficantes de escravos na Bahia ao longo do século XVIII. *Locus*, Revista de História, Juiz de Fora, v. 12, n.º 02, 2006, p. 9-27.
- RIBEIRO, Luciano. (Introdução e notas). *Registro da Casa da Índia, 1512-1633*. 2 vol. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1954.
- RICH, E. E.; WILSON, C. H.. (Edi.). *The Cambridge Economic History of Europe from the Decline of the Roman Empire*. Vol. 04: The Economy of Expanding Europe in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. Cambridge: Cambridge UP, 1967.

- RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630*. São Paulo: Alameda, 2009.
- RIELLO, Giorgio. Nature, production and regulation in eighteenth-century Britain and France: the case of the leather industry. *Historical Research*, vol. 81, no. 211 (February 2008), p. 75-99.
- _____. *The Boot and Shoe Trades in London and Paris in the Long Eighteenth Century*. Phd Thesis in History. London: University College London, 2002.
- RODRIGUES, Lúcia Lima; SANGSTER, Alan. ‘Public-private partnerships’: The Portuguese General Company of Pernambuco and Paraíba (1759). *Business History*, vol. 54, nº. 07, December 2012, p. 1142-1165.
- RODRIGUES, Manuel Benavente. Os homens do Erário Régio. *Pecunia*, núm. 13, julio-diciembre 2011, p. 59-81.
- RODRÍGUEZ, Antonio Acosta *et all.* (Coor.). *La Casa de la Contratación y la navegacion entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003.
- RODRÍGUEZ, Muñoz *et all.* La función de Santafé en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII. *Fronteras de la Historia*, vol. 18, núm. 1, 2013, pp. 165-210.
- ROFMAN, Alejandro. *Desigualdades regionales y concentración económica*. El caso argentino. Buenos Aires: Ediciones Siap-Planteos, 1974.
- ROLIM, Leonardo Cândido. *Tempo das carnes no Siará Grande: dinâmica social, produção e comércio de carnes secas na Vila de Santa Cruz do Aracati*. (c. 1690-c. 1802). João Pessoa, 2012.
- ROMANO, Ruggiero. *Commerce et prix du blé à Marseille au XVIII^e siècle*. Paris: Librairie Armand Colin, 1956.
- _____. *Os mecanismos da conquista colonial*. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- _____. *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*. Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1998.
- ROOT, Hilton L. *The fountain of privilege*. Political foundations of markets in Old Regime France and England. Berkley, Los Angeles e London: University of California Press, 1994.
- ROTILI, Rossana. Pelli, cuoio e concia. Storia e tecnologia. In: FEDERICI, Carlo; ROMANO, M. Cláudia. (Org.). *Per una didattica del restauro librario*. Palermo: BCRS, 1990, p. 289-317.
- ROULET, Louis-Edouard. (Org.) *David de Pury, 1706-1786*. Hauterive/Suisse: Gilles Attinger, 1986.
- ROWLAND, Lawrence S.; MOORE, Alexander; ROGERS, George. *The History of Beaufort County, South Carolina*. Vol. 01 (1514-1861). Columbia, South Carolina, USA: University of South Carolina Press, 1996.
- RUIPEREZ, Mariano Garcia. El pensamiento economico ilustrado y las compañías de comercio. *Revista de História Econômica*. Año IV, nº 03, p. 521-548.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Um mundo em movimento*. Os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808). Lisboa: Difel, 1998.
- _____. *Histórias do Atlântico português*. São Paulo: UNESP, 2014.

- SÁ, Victor de. *Ribeiro Sanches: dificuldades que tem um reino velho para emendar-se e outros textos*. Lisboa: Livros Horizontes, 1980.
- SALGADO, Graça. (Coord.). *Fiscais e Meirinhos: a administração no Brasil colonial*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1985.
- SALVADO, João P.; MIRANDA, Susana M. (Org.). *Livro 1.º do Governo do Brasil (1607-1633)*. Lisboa: CNCDP, 2001.
- SALVADOR, José Gonçalves. *Os cristãos-novos em Minas Gerais durante o ciclo do ouro, 1695-1755: relações com a Inglaterra*. São Paulo: Pioneira, 1992
- SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750). *Estudos históricos*, nº 29, Rio de Janeiro, 2002.
- SÁNCHEZ, Contreras. *Historia de una tintórea olvidada: el proceso de explotación y circulación del palo de tinte, 1750-1807*. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán, 1990.
- SANTANA, Francisco. A Aula do Comércio: uma escola burguesa em Lisboa. *Ler História*, Lisboa, nº 04, 1985.
- SANTOS, Catarina Madeira. “Goa é a chave de toda a Índia”. Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570). Lisboa: CNCDP, 1999.
- SANTOS FILHO, Lycurgo. *Uma comunidade rural do Brasil antigo*. Aspectos da vida patriarcal no sertão da Bahia nos séculos XVIII e XIX. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1956.
- SANTOS, Eugénio dos. O Brasil pombalino na perspectiva iluminada de um estrangeirado. *Revista da Faculdade de Letras*. Separata, II série, vol. VIII. Porto: 1991.
- SANTOS, José Miguel Pereira dos. *A Contabilidade e o equilíbrio de interesses: o caso da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1826)*. Tese (Doutoramento em Ciências Empresárias – Contabilidade), Faculdade de Economia, Universidade do Porto, Porto, 2014.
- SANTOS, Josué Lopes dos. *Organização portuária da Ilha de Itamaracá entre os séculos XVI e XVII*. Articulações inter-regionais e internacionais. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura). Recife: UFPE, 2013.
- SANTOS, Luanna Maria Ventura dos. *A Alfândega de Pernambuco: história, conflito e tributação no porto de Recife (1711-1738)*. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional). Recife: Universidade Federal Rural de Pernambuco, 2016.
- SANTOS, Marília Nogueira dos. *Escrevendo cartas, governando o império: a correspondência de Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho no ultramar português (1690-1702)*. Dissertação (Mestrado em História). Niterói : UFF, 2007.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 2006.
- SARAIVA, José Mendes da Cunha. *Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, 1941.
- SCHMOLLER, Gustav. *The mercantile system and its historical significance*, 1884. New York: The Macmillan Company, 1902.

- SCHWARTZ, Stuart B. *Burocracia e sociedade no Brasil colonial*. A Suprema Corte da Bahia e seus Juizes: 1609-1751. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- SCHWARTZ, Stuart; MYRUP, Erik Lars. (Org.) *O Brasil no Império Marítimo Português*. Bauro: EDUSC, 2009.
- SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos*. Engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835). São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SELLIN, Johan Thorsten. *Pioneering in penology: the Amsterdam house of correction in the sixteenth and seventeenth centuries*. Pennsylvania: UPP, 1944.
- SÉRGIO, António. *Antologia dos economistas portugueses (século XVII)*. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1974.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *História de Portugal, 1640-1750*. Vol. 05. Lisboa: Verbo, 1982.
- SERRÃO, Joel; MARQUES, Oliveira. (Dir.). *Nova história da expansão portuguesa*. Vol. 07: O império luso-brasileiro, 1620-1750, Coordenação de Frédéric Mauro. Lisboa: Editorial Estampa, 1991.
- SERRÃO, Joel. (Dir.). *Dicionário de História de Portugal*. Vol. 02, C-F. Porto, PT: Livraria Figueirinhas, 1965.
- SERRÃO, José Vicente Serrão et al. (Org.). *Property Rights, Land and Territory in the European Overseas Empires*. Lisboa: CEHC, ISCTEC-IUL, 2015.
- SIERRA, Luis F. Origen del monopolio del tabaco. *Revista de la Universidad Nacional de Colombia*, nº. 07, 1970, Bogotá, p. 79-81.
- SILVA, Andrée Mansuy Diniz. (Dir.). *D. Rodrigo de Souza Coutinho: textos políticos, econômicos e financeiros (1783-1811)*, 2 vols. Lisboa: Banco de Portugal, 1993.
- SILVA, Armando Barreiro Malheiro da. *A “censura do tabaco” do Pe. Jerónimo da Mota e dois escritos de Ribeiro Sanches*. Braga: Arquivo Distrital de Braga/Univeridade do Minho, 1986.
- SILVA, Henrique Nelson da. *Trabalhadores de São José : artesãos do Recife no século XVIII*. 216f. Dissertação (mestrado), UFPE, Recife, 2010.
- SILVA, José Correa da Silva. *Em busca de distinção e riquezas: patrimônios materiais e poder no sertão do rio Piranhas, Capitania da Parahyba Norte (segunda metade do séc. XVIII)*. 170 f. Dissertação (Mestrado) , UFPB, João Pessoa, 2013.
- SILVA, Kalina Vanderlei Paiva de. *Nas Solidões Vastas e Assustadoras: A conquista do sertão de Pernambuco pelas vilas açucareiras nos séculos XVII e XVIII*. Recife: Cepe, 2010.
- SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa e o rito*. Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (séc. XVII a XIX). São Paulo: Papirus, 2001.
- SILVA, Maria Júlia de Oliveira. *Fidalgos-mercadores no século XVIII: Duarte Sodré Pedreira*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1992.
- SIMONSEN, Roberto C. *História Econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957.
- SIMONSEN, Roberto. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.

- SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Editora Nacional, 1977.
- SIQUEIRA, Maria Isabel de. O Regimento do Pau-Brasil durante o período Filipino no Brasil: continuidade ou inovação legislativa. *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, 166 (426), jan./mar., 2005, p. 88 e
- SOARES, Álvaro Teixeira. *O Marquês de Pombal*. Brasília: EdUNB, 1983.
- SOLANA, Ana Crespo. (Org.). *Comunidades transnacionales: colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico (1500-1830)*. Madri: Ed. Doce Calles, 2010.
- SOUTHEY, Robert. *História do Brazil*. 6 vol. Rio de Janeiro: Livraria de B. L. Garnier, 1862.
- SOUZA, Bernardinho José de. *O Pau-Brasil na História nacional*. São Paulo: Comp. Editora Nacional, 1939.
- SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e mofatras*. O grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759). Recife: EDUFPE, 2012.
- SOUZA, Laura de Mello e. *Cláudio Manuel da Costa*. O letrado dividido. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- _____. *O sol e a sombra*. Política e administração na América portuguesa do século XVIII. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- STADEN, Ana Emilia. *Negócio dos escravos*. O comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701-1759). 112 f. Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2008.
- STOLS, Eddy. “O doce nunca amargou... e nem em Flandres”. A dinâmica do novo açúcar brasileiro nas relações econômicas de Portugal com Flandres na época de d. João III. In: Russel-Wood *et al.* (Org.). *D. João III e a formação do Brasil*. Lisboa: CEPCEP/Universidade Católica Portuguesa, 2004.
- _____. A Companhia de Ostende e os portos brasileiros. *Estudos Históricos*, nº. 05, Marília, 1996, p. 83-96.
- STRUM, Daniel. *O comércio do açúcar*. Brasil, Portugal e Países Baixos (1595-1630). Rio de Janeiro: Versal; São Paulo: Odebrecht, 2012.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay. *O Império Asiático português 1500-1700: uma história política e econômica*. Lisboa: Difel, 1995.
- SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). *História econômica do período colonial*. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- THOMAZ, Luís Filipe F. R. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Ed. Difel, 1994.
- TOMAZ, Fernando. As finanças do estado pombalino, 1762-1776. In: MAGALHÃES, Joaquim Romero; ALBUQUERQUE, Luís de Albuquerque. (Org.). *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*. Lisboa: Sá da Costa, 1988.
- TORRES, Cláudia Viana. *Um Reinado de Negros em Um Estado de Brancos*. Organização de Escravos Urbanos em Recife no Final do Século XVII e início do Século XIX (1774-1815). Dissertação (Mestrado), UFPE, Recife, 1997.

TRACY, James D. (Ed.). *The political economy of merchant empires*. States power and word trade, 1350-1750. Cambridge: Cambridge UP, 1991.

_____. *The rise of merchant empires*. Long-distance trade in the modern world, 1350-1750. New York: Cambridge University Press, 1993.

TRIVELLATO, Francesca. *Merchants' letters and the legal and social sources of business cooperation in the Early Modern period*. Economic History Seminar, Duke University, 20 September 2007.

_____. *The Familiarity of Strangers: the Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural trade in the Early Modern period*. New Haven and London: Yale University Press, 2008.

TUTINO, John. *Making a New World*. Foundation capitalismo in the Bajío and Spanish North America. Durham: Duke University, 2011.

VAINFAS, Ronaldo; MONTEIRO, Rodrigo Bentes. (Org.). *Império de várias facetas: relações de poder no mundo ibérico da Época Moderna*. São Paulo: Alameda, 2009.

VALENTE, Adelina. Os testamentos dos contratadores do pau-brasil David Purry, Joseph Mellish e Gerard De Visme e algumas notas sobre a influência do mobiliário setecentista inglês em Portugal. O caso dos “leitões imperiais”. *Separata da Revista de Artes Decorativas*, nº 3, 2009, p. 35-48.

VANNEST, Tijl. *Global trade and commercial networks: eighteenth-century diamond merchants*. London: Pickering & Chatto, 2011.

VIANNA, Helio. *Matias de Albuquerque*. Biografia. Rio de Janeiro: Dep. de Imprensa e Propaganda, 1944.

VIEIRA, Antonio Roberto Alves. *Família escrava e pecuária*. Revisão historiográfica e perspectivas de pesquisa. 178 f. Dissertação (História Econômica). São Paulo: USP, 2011.

VIEIRA, Hugo Coelho *et al.* (Org.). *Brasil Holandês*. História, memória e patrimônio compartilhado. São Paulo: Alameda, 2012.

VILLELA, André Arruda. Exclusivo metropolitano, “superlucros” e acumulação primitiva na Europa pré-industrial. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 12, n. 23, jul.-dez. 2011, p. 4-29

WALLERSTEIN, Immanuel. *Capitalismo histórico e civilização capitalista*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2001.

_____. Espaço Econômico. In: Romano Rugierro. (Org.). *Enciclopédia Einaudi*. Vol. 07. Porto: IN/CM, 1984,

_____. *O universalismo europeu: a retórica do poder*. São Paulo: Boitempo, 2007.

WALLINGTON, Neil. *In case of fire: the illustrated history and modern role of the London fire brigade*. London: Jeremy Mills Publishing, 2005.

WEBER, Adelir. *Relações comerciais e acumulação mercantil: Portugal, Hamburgo e Brasil entre a colônia e nação*. 2 vols. Doutorado (Programa de Pós-Graduação em História Econômica). São Paulo: USP, 2008.

WEHLING, Arno; e Maria José. *Direito e Justiça no Brasil colonial: o Tribunal da Relação no Rio de Janeiro (1751-1808)*. Rio de Janeiro: Renovar, 2004.

WEHLING, Arno. *História administrativa do Brasil, vol. 06: administração portuguesa no Brasil de Pombal a D. João (1777-1808)*. Brasília: FEFSP, 1986.

YOUNG, Eric Van. *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII*. La economía rural de la región de Guadalajara, 1675-1820. México: Fondo de Cultura Económica, 1989.

ZAHEDIEH, Nuala. *The capital and the colonies*. London and the Atlantic Economy, 1660-1700. Cambridge: CUP, 2010.