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

FELIPE SOUZA MELO

**O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e
transporte na segunda metade do século XVIII**

São Paulo

2017

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

**O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e
transporte na segunda metade do século XVIII**

Felipe Souza Melo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre em História

Orientador: Prof.º Dr.º Maximiliano M. Menz

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.

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

M528n	<p>Melo, Felipe Souza O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII / Felipe Souza Melo ; orientador Maximiliano M. Menz. - São Paulo, 2017. 640 f.</p> <p>Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de História. Área de concentração: História Econômica.</p> <p>1. Comércio colonial. 2. Transporte colonial. 3. Crédito. 4. Endividamento. 5. Pernambuco no século XVIII. I. Menz, Maximiliano M., orient. II. Título.</p>
-------	--

Agradecimentos

Aos meus pais, Izabel e Luis, pelo amor, carinho e compreensão.

À Maximiliano M. Menz pela orientação e pela confiança no meu trabalho. Devo a ele minha formação acadêmica e boa parte da minha formação pessoal.

À FAPESP/CAPES, ao parecerista anônimo e aos contribuintes, por me agradecerem com duas bolsas, uma para o mestrado e outra para estágio de pesquisa nos arquivos portugueses.

Ao Programa de História Econômica por aceitar minha candidatura e à Cátedra Jaime Cortesão pelo apoio.

À Leonor Freire Costa por me supervisionar em Lisboa.

À Gustavo Acioli e Daniel Strum pelos conselhos na banca de qualificação.

À Pablo Oller Mont Serrath e à Jesus Bohorquez, que se disporem a ler o trabalho, contribuindo com várias sugestões enriquecedoras.

Aos parceiros de história econômica, André Paiva e Diego Martins, que me ajudaram em momentos críticos. Aos amigos de longa data, Carlos Malaguti e Fabio Rocha, pelos antídotos culturais face as minhas manias economicistas. À Natalia Tammone pela companhia e amizade que desenvolvemos em Lisboa. À Iara Dias e Mariely Felipe. Todos me ajudaram lendo e aperfeiçoando o trabalho.

Várias outras pessoas contribuíram de uma forma ou de outra para melhorar a pesquisa. Lembro das leituras que o grupo de estudos encabeçado por Pablo Oller fez dos primeiros esboços do trabalho. Para eles, deixo aqui o meu profundo agradecimento: Rafael Coelho, Mario Simões, Dannylo de Azevedo, Eduardo Ramos, Pedro Lüders, Gabriela Demmuti e Marco Volpini. Agradeço também à Valter Lenine, Tomás de Albuquerque, Felipe Erra, Leonardo Saad e Raphael Ricardo.

Durante o mestrado apresentei partes da pesquisa em eventos e disciplinas. Agradeço principalmente aos comentários dos professores Rodrigo Ricupero, Wolfgang Lenk, Jorge Pedreira, Diogo Curto, Pedro Cardim, Gabriel Aladrén e Alexandre Barbosa.

Tenho dívidas com os funcionários de arquivos que facilitaram minhas pesquisas em muitos momentos. Por descuido meu, não lembro de todos os nomes, mas deixo aqui minha gratidão. Em especial, agradeço à Odete, Fernanda, Beatriz e Francisco do arquivo da Torre do Tombo. À George Souza e à Galvão por me facilitarem o acesso ao Instituto histórico pernambucano.

À Vanessa Albuquerque e Marco Barone por me hospedarem em Recife e me apresentarem a cidade.

Tudo o que, porventura, saíu de bom deste trabalho, devo a todas essas pessoas. Já as preseçadas, vão por minha conta e risco.

“Com efeito, para o homem, enquanto homem, nada tem valor a menos que ele possa fazê-lo com paixão” (Max Weber, 2011, p. 27)

“Somos todos sequestradores de ideias.” (E. R. Leach, 2002, p. 123)

“O estudo da história é um estudo de causas.” (Edward Hallett Carr, 1976, p. 75)

“O que acontece é o seguinte: se você, como historiador, não narrar, o que é que você faz? [...] Em princípio, a história é uma ciência humana como as outras. Mas o que a distingue das outras é o fato de que ela estabelece conexões no tempo, busca uma concatenação rigorosa, narra uma trama.” (Entrevista de Evaldo Cabral de Mello, *in* Schwarcz, 2008, p. 161)

“O historiador, como o juiz, recusa os testemunhos isolados: a seus olhos só a frequência na repetição confere ao documento subjetivo o seu grau de significado objetivo.” (Pierre Vilar, 1982, p. 107)

“Duas coisas neste mundo amam os homens sobretudo, honra e fazenda, estes são os dois ídolos mais adorados [...]” (Domingos Loreto Couto, 1981 [1757], p. 179)

“O comércio e a agricultura que são as potentes colunas do Estado.” (Negociantes do Recife em 1799, *in* AHU_ACL_CU_015, Cx. 207, D. 14139)

RESUMO

MELO, Felipe Souza. **O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII**. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

A segunda metade do século XVIII foi um momento de crescimento econômico. A produção industrial e o consumo das populações europeias aumentaram. Da mesma forma, as colônias da América acompanharam essa conjuntura elevando suas exportações de gêneros tropicais. A pesquisa investiga justamente uma dessas colônias, a capitania de Pernambuco, que teve um papel de relevo nesse cenário. Procurou-se, sobretudo, preencher duas lacunas que a historiografia ainda não havia se interessado. Objetivou-se reconstituir os indicadores gerais de exportação e analisar o comércio ultramarino do ponto de vista dos agentes em um período marcado por duas transformações: a instalação de uma companhia monopolista e a ascensão da cultura algodoeira, comparando a situação de um mercado com monopólio com uma situação de comércio livre. Utilizando documentos ainda inéditos para o local e o recorte temporal proposto - tais como os registros de carga de mais de 1.400 embarcações, 753 passaportes de navios, 1.414 registros notariais, 107 letras de risco e 236 processos judiciais, entre outros – foi possível realizar séries originais de exportação dos principais produtos da capitania: algodão, açúcar e couramas, assim como de seus preços. Possibilitou uma análise verticalizada das formas de fazer comércio – sociedade mercantis, comissários residentes e itinerantes – contribuindo para o levantamento de parte do grupo mercantil atuante entre Pernambuco e Lisboa e ainda descortinou a hierarquia dos proprietários de embarcações. A investigação em torno dos agentes e da forma como eles organizavam o negócio colonial levou a uma apreciação sobre as principais regulações econômicas da época, o tabelamento do preço do açúcar e dos fretes, e de seus desdobramentos nos ramos do comércio e do transporte. Para tal, foi utilizado e relativizado o conceito de custos de transação, tão em voga na literatura neo-institucionalista. As principais conclusões do trabalho apontam para a importância do crédito metropolitano que financiava parte das atividades econômicas de exportação de Pernambuco e, necessariamente, reforça a substancial presença dos mercadores reinóis como participantes ativos do negócio colonial.

Palavras-chave: 1. Comércio colonial. 2. Transporte colonial. 3. Crédito. 4. Endividamento. 5. Pernambuco no século XVIII.

ABSTRACT

MELO, Felipe Souza. **The business of Pernambuco: financing, trade and shipping in the second half of the eighteenth century**. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

The second half of the eighteenth century was a time of economic growth. Industrial production and consumption of European populations have increased. In the same way, the colonies of America followed this conjuncture raising their exports of tropical goods. The research investigates one of these colonies, the captaincy of Pernambuco, which played a major role in this scenario. It was sought above all to fill two gaps that historiography had not yet interested. The aim was to reconstitute general export indicators and analyze overseas trade from the agents' point of view in a period marked by two transformations: the installation of a monopoly company and the rise of the cotton culture, comparing the situation of a monopoly market with a free trade situation. Using documents still not used for the location and the proposed time cut - such as cargo records of more than 1,400 vessels, 753 ship passports, 1,414 notarial records, 107 sea loans and 236 legal proceedings, among others - it was possible to carry out series of export of the main products of the captaincy: cotton, sugar and leathers, as well as their prices. It enabled a vertical analysis of the ways of doing business - merchant society, resident and itinerant commissars - contributing to the survey of part of the mercantile group that operates between Pernambuco and Lisbon and also uncovered the hierarchy of ship owners. The investigation of the agents and the way they organized the colonial business led to an appreciation of the main economic regulations of the time, the sugar price and freight price regulation, and their influence in the branches of commerce and transportation. For this, the concept of transaction costs, so popular in neo-institutionalism literature, has been used and relativized. The main conclusions of the study endorse the importance of the metropolitan credit that financed part of Pernambuco's economic export activities and, necessarily, reinforces the substantial presence of the metropolitan merchants as active participants in the colonial business.

Key words: 1. Colonial trade. 2. Colonial shipping. 3. Credit. 4. Indebtedness. 5. Pernambuco in the 18th century.

Lista de Tabelas

1.1	Provisões para não executar dívidas de senhores e lavradores de açúcar (1643 a 1760)	15
1.2	Engenhos e produtividade em Pernambuco (1570 a 1780)	32
1.3	Sazonalidade produtiva em Pernambuco na metade do século XVIII	37
1.4	Preços do açúcar do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco (1796 a 1807)	38
1.5	Proporção de escravos importados por regiões de destino (1701 a 1807)	41
2.1	Viagens de ida e volta (em dias) de Lisboa a Pernambuco e Bahia (1717 a 1755)	50
3.1	Embarcações da CGPP que operavam na rota de Pernambuco em 1780	97
3.2	Embarcações fretadas pela CGPP (1772 a 1779)	101
3.3	Os maiores acionistas da CGPP (1759 a 1763)	107
3.4	Setores endividados com a CGPP (1777 e 1780)	122
3.5	Principais devedores da CGPP em Pernambuco (1776 e 1780)	128
4.1	Arrobas por saca de algodão, anos selecionados	157
4.2	As maiores exportações de açúcar em arrobas (1780 a 1807)	160
4.3	Médias de arrobas por caixa, anos selecionados	163
4.4	Relação entre o crescimento dos preços e o crescimento das exportações de açúcar e algodão (1780 a 1807)	164
4.5	Preços regulados do açúcar em 1751 (réis por arroba)	172
5.1	Destinos das embarcações de Pernambuco, anos selecionados	201
5.2	Custos de um mercador em Pernambuco em 1807	204
5.3	Diferença dos preços do açúcar branco e do algodão em Pernambuco e em Lisboa (1796 a 1807)	206
5.4	Sociedade mercantis para Pernambuco (1784 a 1807)	225
5.5	Sociedades mercantis a partir de procurações (1784 a 1799)	242
5.6	Carregações de Francisco Bernardo de Faria e Companhia para Pernambuco em 1798	250
5.7	Letras de risco para Pernambuco (1781 a 1805)	266
5.8	Dívidas e créditos do capitão de navio João Ferreira Loures em 1789	281
5.9	Maiores exportadores de Lisboa para Pernambuco e valores, em réis, em 1788 e 1797	298
6.1	Características do transporte ultramarino português	340
6.2	Taxas de frete do açúcar (1580 a 1720)	341
6.3	Vendas de embarcações para a CGPP (1759 a 1760)	353
6.4	Compras e construções de embarcações (1780 a 1807)	355
6.5	Preços dos fretes (réis por arroba) do açúcar e algodão (1796 a 1807)	363
6.6	Conta do costeamento do Navio S. Antônio Tejo em 1791	380
6.7	Custos e receitas de viagens e lucros dos cobradores de fretes (1787 a 1807)	385
6.8	Tipos de embarcações entre Pernambuco e Portugal (1769 a 1807)	392
6.9	Maiores transportadores de açúcar (1757 a 1759)	402
6.10	Proprietários de embarcações e cargas transportadas em 1786 e 1787	405
6.11	15 embarcações, seus proprietários e consignatários em 1798	406
6.12	Principais proprietários de embarcações (1800 a 1807)	408

Lista de Gráficos

1.1	Exportações de caixas de açúcar (1715 a 1759)	8
1.2	Exportações de arrobas de açúcar, com linha tendencial (1710 a 1807)	33
3.1	Arrobas de açúcar exportadas e embarcações de Pernambuco (1720 a 1799)	89
3.2	Embarcações de Pernambuco para Angola e Costa da Mina (1761 a 1769)	92
3.3	Despachos de caixas de açúcar da CGPP e dos particulares (1760 a 1779)	125
3.4	Fazendas e comestíveis, em réis, remetidos para Pernambuco e Paraíba (1760 a 1777)	127
4.1	Receitas das exportações, em reis, de Pernambuco (1780 a 1807)	154
4.2	Proporção, em reis, das exportações de algodão, açúcar e couros (1780 a 1807)	155
4.3	Preço do algodão em Pernambuco, em reis, com linha tendencial (1780 a 1807)	156
4.4	Exportação de açúcar e algodão, em arrobas (1755 a 1807)	158
4.5	Preços dos açúcares, em reis (1780 a 1807)	161
4.6	Movimento dos preços do açúcar em diferentes mercados (1780=100%)	168
4.7	Movimento dos preços do algodão em diferentes mercados (1780=100%)	168
4.8	Comparação dos preços do açúcar branco e mascavado segundo as balanças de comércio e os mapas de carga (1796 a 1807)	174
4.9	Unidades de couramas exportadas por Pernambuco (1755 a 1807)	184
4.10	Preços das couramas, em réis (1780 a 1807)	185
4.11	Exportação das couramas, em réis (1780 a 1807)	185
4.12	Proporção das exportações de couramas, em réis (1780 a 1807)	186
4.13	Exportações do melaço e da aguardente, em réis (1780 a 1807)	190
4.14	Preços do melaço e da aguardente, réis por almude, (1780 a 1807)	191
4.15	Exportação, em reis, de arroz, cera branca e goma (1780 a 1807)	192
4.16	Exportação de pau-brasil, em quintais (1755 a 1807)	193
4.17	Exportações de taboado de costado e de assoalhar, em réis (1780 a 1807)	194
5.1	Média dos valores, em réis, (com principal e juros) das letras de risco (1781 a 1805)	273
6.1	Média das taxas de frete (réis por arroba) do açúcar e do algodão (1796 a 1807)	363
6.2	Proporção do frete (%) em relação ao preço das mercadorias: açúcar e algodão (1780 a 1807)	364
6.3	Ganhos totais de fretes do açúcar e do algodão (1780 a 1807)	365
6.4	Tipos de embarcações entre Pernambuco e Portugal (1757 a 1807)	391
6.5	Destinos das embarcações que saíram de Pernambuco em 1775	395
6.6	Tempo de viagem, em dias, entre Pernambuco em Portugal (1769 a 1807)	396
6.7	Média das tonelagens e total de embarcações na rota de Pernambuco (1769 a 1807)	416

Lista de figuras

1.1	Mapa de Pernambuco e suas anexas	44
2.1	Planta do Recife por volta da metade do século XVIII	63
4.1	Organograma dos tipos de açúcares, formas de armazenamento e unidade de medida (1780-1807)	159

Lista de Apêndices

I	As fontes e seu tratamento	426
I.A	Mapas de carga	426
I.B	Passaportes	448
I.C	Contratos de fretes do pau-brasil	449
I.D	Cartórios notariais de Lisboa	450
I.E	Juízo da Índia e Mina	457
I.F	Alfândega de Lisboa	463
I.G	Junta do Comércio	465
II	Embarcações e caixas de açúcar (1713 a 1766)	468
III	Número de embarcações e arrobas de açúcar exportadas (1710 a 1807)	473
IV	Engenhos de Pernambuco em 1761	476
V	Engenhos da Bahia em 1754-1755	484
VI	Devedores da CGPP em Pernambuco (1780)	489
VII	Embarcações de Pernambuco para Angola e Costa da Mina (1761 e 1769)	534
VIII	Primeiros acionistas da CGPP 91759 a 1763)	536
IX	Despachos de caixas de açúcar pela CGPP e por particulares (1760 a 1779)	546
X	Fazendas exportadas pela CGPP para Pernambuco, em réis (1760 a 1777)	547
XI	Comissões, lucros e prejuízos de um mercador de Pernambuco (1801 a 1807)	548
XII	Exemplo de sociedade mercantil	558
XIII	Exemplo de letra de risco	560
XIV	Exemplo de procuração	561
XV	Listas de mercadores de Pernambuco	563
XVI	Estrangeiros negociando com Pernambuco (1780 a 1805)	567
XVII	Outorgantes com mais procuradores (1780 a 1807)	569
XVIII	Procuradores com mais outorgantes (1780 a 1807)	576
XIX	As regiões produtivas de Pernambuco	588
XX	Os principais lavradores de Pernambuco em 1801	595
XXI	Entrada de escravos nos portos do Brasil (1701 a 1807)	596

Abreviações

ACL - Administração Central

AHU - Arquivo Histórico Ultramarino

AL - Alberto Lamego

ANTT - Arquivo Nacional da Torre do Tombo

APEJE - Arquivo Público Jordão Emerenciano (Arquivo Público de Pernambuco)

AUC. CA - Arquivo da Universidade de Coimbra. Conde dos Arcos

BNL - Biblioteca Nacional, Lisboa

BNRJ - Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

CC - Correspondência com a Corte

CGPP - Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba

CU - Conselho Ultramarino

Cx. - Caixa

D. - documento

f. - fôlio

H.O.C. - Habilitações da Ordem de Cristo

IAHGP - Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano

Liv. - Livro

mç - maço

Mss - manuscrito

Sumário

Introdução	1
1 A produção de açúcar de Pernambuco no século XVIII	7
1.1 Senhores e mercadores em Pernambuco	7
1.2 Endividamento e estrutura produtiva na primeira metade do século XVIII	14
2 Sistema de transporte na primeira metade do século XVIII: as frotas comboiadas	47
3 Monopólio e capitais para Pernambuco (1750-1780)	81
3.1 Capitais para o setor produtivo durante a CGPP	86
3.2 Transporte da Companhia	93
3.3 Monopólio e comércio particular dentro do monopólio	105
4 A conjuntura pós-CGPP	142
4.1 Algodão	143
4.2 Comparações entre o algodão e o açúcar	157
4.3 Precificação do açúcar	170
4.4 As couramas	183
4.5 Derivados da cana e madeiras	189
5 O comércio entre Pernambuco e Portugal: agentes e funcionamento	197
5.1 Comissários residentes	201
5.2 Sociedades mercantis	222
5.3 Os comissários volantes e as letras de risco	261
5.4 Atritos nas formas de comércio	287
5.5 Agência, mobilidade, racionalidade e categoria social	293
6 O transporte de mercadorias entre Pernambuco e Portugal	314
6.1 Custos de transação e custos de produção	314
6.2 Linhas gerais sobre o transporte ultramarino português: regulações e tempo de pagamento dos fretes	340
6.3 O funcionamento do transporte ultramarino português	369
6.4 Os agentes do transporte ultramarino	401
Conclusões	420
Apêndices	426
Fontes e bibliografia	600

Introdução

Inspirado na obra do escritor Edgar Allan Poe, Alfred W. Crosby lançou o seguinte conselho para uma pesquisa em história: “faça perguntas simples, porque as respostas a perguntas complicadas provavelmente serão complicadas demais para podermos testá-las, e, pior ainda, fascinantes demais para desistirmos delas.”¹ Seguindo a inteligente orientação de Crosby, a principal pergunta que move esta pesquisa é muito simples, consiste em saber como funcionava o negócio colonial na segunda metade do século XVIII, explorando as intersecções entre comércio, financiamento e transporte ultramarino. Dito de forma mais simples ainda: o que se pretende, no fundo, é contar uma história do comércio colonial. Objetivo tão simples, e ao mesmo tempo tão grosseiro, exige certo refinamento e uma calibragem melhor para se adaptar às exigências de um trabalho acadêmico.

Primeiro, o local e a temporalidade. As ligações econômicas entre a capitania de Pernambuco e a metrópole portuguesa, com incidência na capital do reino na segunda metade do setecentos. Ambiente que se justifica por duas razões. De início, porque a capitania de Pernambuco não foi contemplada com tantos estudos para a segunda metade do século XVIII. Arrisca-se mesmo a dizer que é de maior conhecimento o período holandês do que as últimas décadas do século XVIII. Segundo, dois fenômenos de importância ocorreram por essa época: o estabelecimento de uma companhia monopolista e a deslumbrante ascensão da cultura algodoeira. Do ponto de vista dos agentes econômicos, maiormente dos mercadores, essas entradas de pesquisa foram negligenciadas pela historiografia, com algumas exceções. Interessa, então, saber duas coisas: como esses indivíduos se comportavam dentro do comércio de monopólio e como operavam num mercado sem monopólio? E como eles souberam lidar com a comercialização de um novo produto que foi o algodão e com o consequente crescimento econômico que ele propiciou? Dessas perguntas foram surgindo outras: o que motivava os agentes a se aventurarem no ultramar, nomeadamente no Brasil e em Pernambuco especificamente? A magnitude do comércio: quantos agentes – comerciantes, credores, comissários, mercadores residentes - estavam dedicados nas trocas entre Pernambuco e Portugal? Qual era a proporção, em termos de valores e cargas permutados, dos

¹ CROSBY, Alfred W. *Imperialismo Ecológico. A expansão biológica da Europa, 900-1900*. São Paulo: Cia das Letras, 2011, p. 17.

indivíduos e do comércio como um todo? Em outras palavras, quanta riqueza eles transportaram? Quais eram as formas mais comuns de organização comercial? E, de modo concreto, como acontecia a relação entre esses agentes, suas estratégias e conflitos? Algumas das questões propostas foram impossíveis de responder - ou respondíveis apenas de forma superficial e incompleta – mas se espera que os novos dados apresentados e os raciocínios propostos ajudem a contribuir de alguma forma para uma compreensão mais rica do negócio colonial e, mais amplamente, para as questões que envolvam os mercados de Antigo Regime.

Igualmente, trata-se de absorver e, em alguma medida, de testar as assunções correntes na historiografia que versaram sobre as propostas acima levantadas, embora esse não seja o objetivo principal da investigação. O benefício de perguntas tão gerais e simples é o de revisitar, com diferentes métodos e novas fontes, questionamentos de longa data. Em história, como se sabe, nenhum problema de pesquisa é ingênuo. Ele sempre se remete aos paradigmas em voga e as tradições historiográficas. Atualmente, o estado da questão que envolve o tema do comércio colonial se resume a uma perspectiva desenvolvida nos ambientes acadêmicos luso-brasileiros e uma outra corriqueira ao mundo de língua inglesa. A primeira se cinde em duas abordagens. Uma enfatiza a dependência do mercado colonial e dos agentes coloniais para com a praça metropolitana e com os mercados europeus. A outra, parte do oposto, e acentua a autonomia dos espaços coloniais e de seus agentes frente aos elementos externos. A segunda, que tem projeção internacional muito mais ampla, aposta no estudo das economias pré-capitalistas como uma forma de se compreender as instituições que barraram ou favoreceram o desenvolvimento econômico.² No essencial, é nesse quadro onde as questões repousam. Obviamente, os argumentos teóricos são bem mais elaborados e dentro dos três grupos existem nuances. No decorrer da pesquisa serão retomadas algumas que tocaram mais diretamente essa investigação.

Embora os envidados esforços em se dialogar com as três vertentes, no final, uma se mostrou muito relevante e foi a que resultou num dos argumentos centrais da pesquisa. Aqui está em foco o paradigma institucionalista e um de seus principais instrumentos de

² A vertente luso-brasileira se divide entre os adeptos do Antigo Sistema Colonial e os adeptos do Antigo Regime nos trópicos. Já a vertente internacional é conhecida por institucionalista ou, mais corretamente, como neo-institucionalista.

análise: o conceito de custos de transação.³ Toda transação econômica, para ser efetuada pelos agentes, deve levar em conta os custos inerentes a essas próprias transações. Quanto mais os custos de transação são diminuídos, maior será a eficiência institucional. Tal conceito foi empregado para analisar a história econômica da colônia pernambucana com a sua metrópole portuguesa. Entretanto, o resultado alcançado foi diferente daquele da matriz de origem da teoria institucional. Resume-se aqui uma das principais ideias que ajudarão a tornar mais fácil a compreensão dos raciocínios desenvolvidos nos capítulos.

Basicamente, tudo começa com a crise do século XVII e a guerra com os holandeses em Pernambuco que praticamente destruíram a produção açucareira da capitania e, um pouco mais tarde, com a produção caribenha jogando para a economia açucareira brasileira um desafio ainda inédito, o da concorrência. Esses fatores tiveram um peso singular em Pernambuco que teve que ajustar sua economia de modo a lidar com esse novo cenário. Chega-se, então, ao coração argumentativo da pesquisa. Pernambuco respondeu a essa nova situação reformulando seu parque produtivo, fragmentando os engenhos de modo a empregar menos capitais e produzindo açúcares mais baratos para, assim, enfrentar a concorrência dos outros produtores. Contudo, essas novas estratégias tiveram um impacto negativo nos grupos mercantis que passaram cada vez mais a não poderem suportar os investimentos no ramo produtivo deixando a capitania carente de capitais. A criação de uma companhia monopolista, em 1759, foi a solução para injetar novos capitais na capitania e solucionar alguns problemas institucionais da primeira metade do século XVIII.

Ainda na década de 1750, três novas legislações evidenciaram a preocupação do Estado português em garantir a regulação econômica nos circuitos, nomeadamente nas rotas brasileiras: o tabelamento do preço do açúcar (colocando um preço limite que os senhores deveriam exigir dos mercadores), dos preços dos fretes (tabelando as taxas de transporte) e a proibição dos comissários volantes. Todas elas procuraram encontrar um ponto de equilíbrio entre os principais pilares da economia colonial (senhores, mercadores e transportadores), mas que, em grande parte, acabaram por favorecer o setor mercantil, garantido preços de açúcar e encargos de transporte baixos e controlados, tornando o mercado, assim, mais previsível. Além disso, eliminavam a concorrência e o risco

³ Sobre o institucionalismo, cf. NORTH, Douglass C. *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990. Para uma discussão específica sobre os custos de transação, cf. WILLIAMSON, Oliver. *The Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting*. Nova York: The Free Press, 1985.

geralmente atribuídos aos agentes pequenos e especulativos como eram conhecidos os comissários volantes. Essas regulações, embora fossem formas de redução dos custos de transação, tabelando os preços e tornando os mercados mais estáveis, não provieram do aperfeiçoamento dos próprios mercados e nem da concorrência entre os agentes, mas sim, foram medidas legislativas impostas pelo Estado num claro sinal de contornar os conflitos de interesses desses três setores.

Isso tudo garantiu, em parte, o crescimento das exportações de açúcar durante o século XVIII, principalmente na sua segunda metade. Por outro lado, o crescimento econômico presenciado na capitania de Pernambuco se deveu a um fator ligado, essencialmente, a produção agrária europeia, nomeadamente no noroeste europeu. Essas mudanças tiveram um leque de implicações e algumas tocaram diretamente a dinâmica econômica das colônias americanas. Um desses efeitos foi o aumento da produção de manufaturas para exportação e o aumento do mercado consumidor de produtos tropicais na Europa. Isso abriu espaço para o aumento das exportações de açúcar em Pernambuco que conseguiram competitividade ofertando açúcares mais baratos que, por exemplo, a Bahia. (Todos esses pontos foram tratados no primeiro, terceiro e sexto capítulo)

Assim, a resposta para a pergunta sobre como Pernambuco aumentou sua produção de açúcar reside tanto numa explicação de cunho institucionalista – pela redução “forçada” dos custos de transação e pela atuação de uma companhia de comércio – para garantir competitividade e também por uma explicação calcada nas transformações agrárias da Europa. Isso tudo, obviamente, leva à conclusão de que os mercados brasileiros, e o pernambucano em específico, estavam muito ligados aos fatores e conjunturas externas. Daí se segue também uma crítica às abordagens que acentuam um suposto caráter autônomo das praças brasileiras.⁴ Mais do que isso, a pesquisa procurou demonstrar, empiricamente, a grande presença dos mercadores metropolitanos no comércio e no transporte colonial.

No último quartel do século XVIII um novo fenômeno veio abalar positivamente a economia pernambucana: o algodão. Com a fibra liderando as exportações, Pernambuco superou de vez os percalços da primeira metade do século XVIII e participou com mais rigor nos mercados europeus. Ainda nesse período, a regulação dos fretes é abolida e os

⁴ Para essa historiografia cf. FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma sociedade colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790 - c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

preços do açúcar começam a subir, principalmente depois de 1792, pela ausência do competitivo açúcar haitiano. As regulações vão se tornando desnecessárias. O cenário só seria perfeito se não fosse pelas guerras de revolução e as guerras napoleônicas que elevaram os custos de proteção e - por extensão - os custos de transação, mas nada que interrompesse o crescimento comercial. Na verdade, os conflitos do final do século contribuem para relativizar ainda mais o conceito de custos de transação para a economia colonial portuguesa. Apesar dos custos de deslocamento das mercadorias terem aumentado, nomeadamente pela subida das taxas de fretes, isso em nada impediu o aumento comercial.

De maneira a perseguir as questões propostas foram utilizadas muitas e diferentes fontes. Os cerca de 1.400 mapas de carga (que informam as mercadorias transportadas pelas embarcações, entre outras informações) foram fundamentais para reconstituir as séries de exportação dos principais gêneros produzidos em Pernambuco entre 1755 a 1807, além de séries inéditas de preços entre 1780 a 1807. Os 753 passaportes de navios possibilitaram completar as informações dos mapas de carga, descortinando os nomes dos proprietários de embarcação.⁵ Conjuntamente com outros proprietários identificados nos cartórios de Lisboa (413 documentos), a junção dessas três fontes possibilitou, de uma só vez, aceder ao mundo mercantil e transportador do ponto de vista macro e micro.

Contudo, uma visão mais rica desse cenário, principalmente da perspectiva dos agentes, seria melhor aproveitada pela compulsão dos demais documentos contidos nos cartórios de Lisboa. Por isso foram coletados mais de 90 contratos de sociedades mercantis e mais de 900 procurações feitas por mercadores de Lisboa para os mercadores em Pernambuco. Essas documentações permitem identificar os agentes mercantis, suas ligações, termos de negociação e seus atritos. Ainda com esse intuito, foram explorados os processos judiciais do Juízo da Índia e Mina: 36 letras de risco (uma forma contratual que ligava os mercadores de Lisboa com os de Pernambuco) e 236 processos de dívidas de fretes.⁶ Essas são as fontes basilares do trabalho. Outras tantas foram utilizadas e

⁵ Tanto os mapas de carga como os passaportes de navios se encontram no AHU.

⁶ Os registros notariais e os documentos do Juízo da Índia e Mina se encontram no ANTT.

especificações mais detalhadas sobre essas documentações, suas extensões e tratamentos, encontram-se no Apêndice I.

Uma das abordagens mais acionadas durante a pesquisa foi a comparação. Muito embora esse trabalho não se preste a um estudo de história comparada, o qual exigiria métodos muito mais sofisticados, foram realizados contantes paralelos entre a situação de Pernambuco com outras localidades da América, principalmente com a Bahia e com as Índias Ocidentais. Sobretudo, o caso das duas últimas regiões foi utilizado para isolar e testar a relevância de fatores que atuaram no caso pernambucano. Para além disso, o comércio estava tão colado ao tecido produtivo que seria uma tentativa malsucedida avançar na análise mercantil - na sua acepção mais ampla, a qual envolve comércio, financiamento e transporte – desconsiderando os produtores. Por isso que, em muitos momentos da investigação, faz-se referência a esse setor.

O plano de exposição se resume em ir dos aspectos macros em direção aos micros, e dos períodos mais longínquos aos mais recentes. Afora essa introdução, começa-se com uma visão geral da economia de Pernambuco no século XVIII, incidindo maiormente nas relações entre senhores e mercadores na primeira metade do setecentos e de como a capitania de Pernambuco foi modificando o seu parque produtivo. Ainda se focando na primeira metade do século XVIII, faz-se um tratamento do sistema de frotas comboiadas em Pernambuco. O terceiro capítulo trata da operacionalidade da companhia monopolista e de como ela tratou o comércio, o financiamento e o transporte. O quarto capítulo, ainda no espectro macro econômico, se dedica a analisar a economia pernambucana no pós companhia. O quinto capítulo adentra na micro análise, explorando as formas de fazer comércio. O sexto capítulo envereda para uma discussão verticalizada do transporte ultramarino, focando-se no cenário das últimas décadas do setecentos. Os principais pontos são retomados e sumarizados na conclusão.

Capítulo 1. A produção de açúcar de Pernambuco no século XVIII

Como é de conhecimento geral, o açúcar foi durante boa parte do século XVIII a principal mercadoria de exportações de Pernambuco, assim como da Bahia e de outras regiões do Brasil. Era, definitivamente, o gênero que mobilizava mais capitais, agentes e transações correlatas, como o tráfico de escravos e o abastecimento. Além disso, era o produto que galgava os mais altos valores nos mercados europeus, excluindo o ouro.⁷ Entretanto, apesar do açúcar como elemento comum, a estrutura produtiva de Pernambuco era diferente das demais regiões açucareiras do Brasil, principalmente em relação à Bahia. A organização da produção açucareira pernambucana caminhou para a dispersão de engenhos por vastas áreas que extrapolaram as clássicas regiões de Olinda e Recife, algo totalmente diferente do que aconteceu na Bahia, onde a produção se concentrava nitidamente no recôncavo baiano. Isso teve um leque de implicações que serão abordadas daqui em diante.

De modo que o açúcar foi o carro chefe das exportações de Pernambuco, até a década de 1780 quando foi ultrapassado pela exportação de algodão, vale a pena explorar alguns percursos e dificuldades da sua produção. Digressões verticalizadas pelo setor produtivo serão necessárias e constituem uma importante via para se compreender o papel do comércio e do transporte, intersecções exploradas nos capítulos posteriores. Aqui, exploram-se as relações conflituosas entre senhores e mercadores e de como ela, juntamente com a crise do preço do açúcar, formatou um parque produtivo muito singular em Pernambuco.

1.1. Senhores e mercadores em Pernambuco

Na primeira metade do século XVIII, Pernambuco permaneceu em segundo lugar como região exportadora de açúcar, atrás da Bahia e à frente do Rio de Janeiro, como evidencia o Gráfico 1.1. Quadro muito diferente do início do século XVII, quando a capitania duartina assumia o primeiro lugar, a Bahia o segundo e em terceiro o Rio de

⁷ Muito embora Simonsen chegue a dizer que o valor das exportações de açúcar superaram os valores de exportação do ouro. Cf. SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil, 1500 – 1820*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005, p. 146.

Janeiro, quase irrelevante na produção de açúcar.⁸ O que fez Pernambuco perder o primeiro lugar para a Bahia foi a guerra contra os holandeses e as repercussões desse conflito ao longo da segunda metade do século XVII e a primeira metade do século XVIII. São esses, portanto, os pontos que serão tratados daqui em diante, enfocando as consequências da presença holandesa no Nordeste e de como, direta ou indiretamente, ela ajudou a aprofundar a cisão entre o setor mercantil e o setor produtivo. O argumento desenvolvido aqui é que a tensão política e econômica entre os dois setores causou um desgaste do ponto de vista da cooperação dos grupos e isso favoreceu a falta de confiança e encurtamento das linhas de crédito por parte do setor mercantil. A desarmonia entre essas comunidades fez da falta de capitais algo premente no meio do século XVIII, favorecendo a entrada de uma companhia monopolista que, doravante, injetaria novos créditos na região.

Gráfico 1.1: Exportações de caixas de açúcar (1715 a 1759)

Fontes: apêndice II.

O ponto de partida para se entender a conturbada relação entre mercadores e produtores, ou entre a “praça e o engenho”, é a presença holandesa no Nordeste. E para isso, nada melhor que se inspirar nas investigações de um perito no tema: Evaldo Cabral

⁸ BUESCU, Mircea. *História econômica do Brasil. Pesquisas e análises*. Rio de Janeiro: APEC, 1970, p. 66.

de Mello, cujos trabalhos sempre deverão ser reportados para eventuais aprofundamentos. As considerações sobre o assunto são, na maioria das vezes, tomadas emprestadas de suas marcantes pesquisas.

Seguindo Mello, logo após a restauração e as reconfigurações territoriais causadas pela guerra contra os holandeses, houve uma verdadeira “querela dos engenhos” que tornou incerta a delimitação das propriedades em Pernambuco. Isso se deu uma vez que, após a invasão da WIC (a Companhia das Índias Ocidentais), muitos engenhos, terras, prédios e outros bens imóveis foram esvaziados. Com a administração da companhia essas propriedades foram vendidas a novos grupos luso-brasileiros, neerlandeses e judeus. A querela sucedeu após a restauração, quando os antigos proprietários reclamaram suas terras e engenhos de volta. Como assinalou Mello, “o período de reconstrução [...] tem a ver fundamentalmente com o choque de interesses entre senhores de engenho e de outras propriedades confiscadas pela WIC e o novos proprietários luso-brasileiros a quem ela os vendeu.”⁹

A querela, que continha uma mistura explosiva, somando questões de propriedade (tanto dos novos como dos antigos donos) e questões de dívidas (principalmente aquelas deixadas pelos luso-brasileiros aos holandeses), teve que esperar as negociações de paz de Portugal com as Províncias Unidas que só se concretizaram com o segundo tratado de Haia em 1669, no qual foram acertados os meios para pagar as dívidas deixadas a WIC.¹⁰ As datas são quase sempre incertas, mas a crer nos registros deixados, Mello delimita as negociações que cessaram as contendas, “ao que parece satisfatória para as partes,” entre 1672 e 1678.¹¹ A indefinição das propriedades, apesar de passageira, deve ter reduzido a produtividade dos engenhos, apesar de não existirem séries de exportação para essa época. Além da “querela dos engenhos”, a guerra causou danos físicos as propriedades, o que retardou ainda mais a reconstrução das cadeias produtivas pernambucanas, pese

⁹ MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada. Guerra e açúcar no nordeste, 1630 – 1654*. São Paulo: Editora 34, 2007, p. 318 e 319. “O confisco de engenhos não representou, aliás, a única forma de transferência de propriedade. Escravos, animais, estoques de açúcar, apetrechos e equipamento agrícola e fabril passaram de mãos em condições as mais diversas, de vez que a ausência dos proprietários expuseram-nos ao roubo e à depredação [...] Roçados, sítios de pescaria, fornos de cal, casas e terrenos de Olinda, do Recife e dos burgos menores, também mudaram de dono. Em Alagoas...a situação era caótica: ninguém sabia direito o que pertencia a quem e até onde.” *op. cit...* p. 329 e 330.

¹⁰ MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada. op. cit...* p. 360 e 364.

¹¹ MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada. op. cit...* p. 366. Para uma narrativa rica e lúcida sobre a invasão holandesa no Nordeste – incluindo suas incursões pela Bahia – cf. LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial. A Bahia contra o Brasil holandês (1624-1654)*. São Paulo: Alameda, 2013.

embora o esforço metropolitano em conceder isenções de impostos (as chamadas “liberdades”) para aqueles que reerguessem os engenhos destruídos.¹²

Além das complicações pós-bélicas, outros fatores - dessa vez extra-econômicos - afetariam o setor produtivo pernambucano ainda na segunda metade do XVII. Entre 1661 e 1666 uma epidemia de varíola acometeu Pernambuco, atingindo principalmente os escravos dos engenhos e lavouras.¹³ Entre 1670 e 1680, o Nordeste assistiu ao levante dos tapuias que “seguramente abalaram o mercado de carnes e de farinha de mandioca” que abasteciam os engenhos.¹⁴ Em 1685 houve um surto de febre amarela que fez o Recife perder cerca de um quinto de seus habitantes.¹⁵ De quebra, ainda houve uma grave seca no Nordeste em 1688.¹⁶

Mas um dos fatores mais importantes, e que aparentemente nada teria a ver com as condições econômicas, foi a herança imaterial que a guerra impingiu nas relações dos principais grupos pernambucanos, os senhores e mercadores. Após esse evento, a “nobreza da terra” – termo pelo qual os senhores e lavradores naturais de Pernambuco se denominavam - arrogou somente para si o mérito da vitória. Segundo eles, a coroa portuguesa em nada ajudou.¹⁷ Pelo contrário, na versão da “nobreza da terra” o reino estava em dívida com os restauradores pernambucanos, pois uma vez vencida a guerra, à custa de seu “sangue, vidas e fazendas”, os naturais da terra optaram por retornar a órbita de influência portuguesa, por livre e espontânea vontade, descartando suserania de outra nação estrangeira.¹⁸ A partir daí, como bem aludiu Evaldo Cabral de Mello,

“a gente da terra deveria a El-Rei não a vassalagem natural a que estavam obrigados os habitantes do Reino e os demais colonos da América portuguesa,

¹² Apesar de serem poucas concessões (foram localizadas nove isenções no Arquivo Histórico Ultramarino – Projeto Resgate), e sobretudo por serem individuais, não se descarta a hipótese de terem existido outras; além do mais, essas concessões indicam que existia um esforço para remediar os danos causados pelas guerras de restauração.

¹³ LISBOA, Breno Almeida Vaz. Engenhos, açúcares e negócios na capitania de Pernambuco (c. 1655 – c. 1750). *CLIO – REVISTA DE PESQUISA HISTÓRICA* – nº 32.1, 2014, p. 199-200

¹⁴ MENZ, Maximiliano Mac. Reflexões sobre duas crises econômicas no Império Português (1688 e 1770). *Varia História*, vol. 29, n. 49, pp. 35-54, 2013, p. 42 e PUNTONI, Pedro. *A Guerra dos bárbaros. Povos indígenas e a colonização do sertão. Nordeste do Brasil, 1650-1720*. São Paulo: Hucitec, 2002, p. 151.

¹⁵ MELLO, Evaldo Cabral de. *A fronda dos mazombos. Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715*. São Paulo: Editora 34, 2012, p. 61.

¹⁶ CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real fazenda no Brasil. Século XVII*. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2009, p. 116-119.

¹⁷ Isso foi desmentido por Evaldo Cabral de Mello. Segundo ele, o bloqueio da frota da Companhia Geral de Comércio do Brasil no porto do Recife ajudou na capitulação dos holandeses. Existiu também ingerência de autoridades portuguesas no combate em terra contra os holandeses. MELLO, Evaldo Cabral de. *Rubro veio. O imaginário da restauração pernambucana*. São Paulo: Alameda, 2008, p. 94, 102-103.

¹⁸ MELLO, Evaldo. *Rubro veio, op. cit.*, p. 101.

mas uma dependência de cunho contratual [política], de vez que, tendo restaurado a capitania, haviam-na espontaneamente restituído à suserania portuguesa.”¹⁹

Segundo George Felix, “a recompensa desejada pelos bons serviços prestados a Coroa deveria se materializar em benefícios fiscais, recompensas honoríficas e em cargos políticos[...]”.²⁰ Porém, nos anos subsequentes à guerra, os pernambucanos se viram diante de algumas pressões vindas da metrópole. Tiveram que arcar, em parte, com a indenização aos Países Baixos pela perda do Brasil holandês. Ademais, privilégios fiscais e a garantia de cargos públicos aos naturais da terra foram cessados. Tendo acabado a guerra, praticamente também acabava o período donatário de Pernambuco. Daí em diante, a interferência da metrópole se faria mais presente. Os impostos, antes recolhidos regionalmente, passaram a ser coletados pela coroa.²¹ Apesar de não muito recorrentes na documentação, reclamações contra impostos considerados excessivos deveriam fazer parte das queixas dos senhores e lavradores de Pernambuco.²²

A crise gerada pelo conflito holandês levou à superfície uma característica latente de Pernambuco, que vinha desde os primeiros anos da sua fundação. Desde os primórdios, foi-se nutrido entre os grupos de poder local um certo grau de “independência” com relação a interferência de Portugal e do governo geral da Bahia. Essa autonomia relativa de Pernambuco é explicada principalmente quando se leva em conta que ela foi uma das poucas capitanias hereditárias que vingaram no início da colonização. Isso, em grande medida, foi favorecido pelo contexto da crise do século XVII e da guerra dos trinta anos, quando a coroa tendeu a diminuir o controle sobre as colônias, permitindo, assim, uma série de repostas locais. Os conflitos com o governo geral da Bahia nos primeiros trinta anos do século XVII mostram como Pernambuco relutava em aceitar as interferências externas, tanto as diretamente vindas da coroa, como as indiretamente vindas da Bahia. A escolha dos governadores é um exemplo disso. Antes da guerra com os holandeses, a indicação dos governadores de Pernambuco era disputada entre os pares donatários,

¹⁹ MELLO, Evaldo. *Rubro veio*, op. cit., p. 107. Grifo e inserção minha.

²⁰ SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial: la câmara municipal de Recife (1710-1822)*. Salamanca: Universidad de Salamanca, [tese de doutorado] 2007, p. 45.

²¹ MELLO, Evaldo. *Rubro veio*, op. cit., p. 92, 119-120.

²² 1664, agosto, 1, Recife. CARTA dos oficiais da Câmara de Pernambuco ao rei [D. Afonso VI] sobre um relato de todos os produtos que pagam impostos naquela capitania, o estado de miséria em que fica o povo a pagar tanto tributo, e a importância de se obter licença para remeter pau-brasil ao Reino, livre da restrição da Companhia Geral do Comércio. AHU_ACL_CU_015, Cx. 8, D. 743. Quase 10 anos depois, em 1673 “a Câmara de Olinda tinha razão de lamentar que ‘há dezenove anos que se expulsaram os holandeses’, sem os moradores ‘experimentarem as melhoras que com a restauração esperavam no alívio dos tributos’”. Cf. MELLO, Evaldo. *A Fronda dos Mazombos*, op. cit., p. 50.

parentes e aderentes da família Albuquerque Coelho, juntamente com o governo geral da Bahia.²³

Nos dez anos que se seguiram ao fim da guerra os ânimos ainda não estavam aflorados e os governadores continuaram sendo nomeados pelos pares pernambucanos. Entretanto, a partir dos anos 1660, a prática mudou e a coroa passou a nomear gente do reino para o cargo. A “nobreza da terra” se revoltou e o primeiro governador nomeado pela coroa em 1664 foi deposto em 1666.²⁴ Caso semelhante e ainda mais emblemático ocorreria em 1710, quando outro governador nomeado pela coroa sofreria atentado de morte. A nomeação de governadores é apenas um exemplo. Cargos civis e militares também passaram a ser intrometidos pelo coroa e pelo governo geral da Bahia.²⁵ Não era, contudo, gratuita a atenção que a monarquia portuguesa agora prestava à Pernambuco. Tem a ver com o contexto mais geral. Enquanto a parte Oriental do Império perdia importância, a metrópole voltava suas forças para reforçar o controle sobre a parte Ocidental.²⁶

É no desdobramento dessa perda de “autonomia” da “nobreza da terra” pernambucana frente à coroa que residiria o conflito entre os senhores, naturais da terra, e mercadores, geralmente naturais do reino. Dito de outra forma, as desavenças entre poder regional e poder central se metamorfosearam no atrito entre esses dois grupos sociais: os senhores e lavradores residentes, ciosos dos seus direitos como dignos restauradores de Pernambuco e os portugueses, na maioria mercadores, que nada contribuíram para a guerra. Estes últimos eram confundidos com a interferência “injusta” da coroa, visto que cada vez mais conseguiam vagas na câmara de Recife, e sobretudo, porque financiavam as produções dos senhores e os executavam, caso eles não pagassem.²⁷ Mas é importante ressaltar que,

²³ DUTRA, Francis A. Centralization vs. Donatarial privilege: Pernambuco, 1602-1630. In: ALDEN, Dauril. *Colonial roots of modern Brazil: papers of the Newberry Library conference*. Berkeley: University of California Press, 1973, p. 21, 25, 27, 29, 39-40, 47-48, 51 e 60. ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos. Aspectos da administração colonial*. Recife: EDUFPE/EDUFAL, 1997, p. 111-112.

²⁴ MELLO, Evaldo. *Rubro veio*, op. cit., p. 110. ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos*, op. cit., p. 82.

²⁵ ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos*, op. cit., p. 5.

²⁶ MELLO, Evaldo. *Rubro veio*, op. cit., p. 109. SERRÃO, José Vicente. O quadro econômico. In: MATTOSO, José. *História de Portugal. Vol. 4. O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1992, p. 90. CORTESÃO, Jaime. *Teoria geral dos descobrimentos portugueses: a geografia e a economia da restauração*. Lisboa: Seara Nova, 1940, p. 55-57 e 76-81. Cf também o clássico MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*, vol. 1 e 2. Lisboa: Editora Estampa, 1989.

²⁷ Sobre os mercadores na câmara do Recife, Cf. MELLO, José Antônio Gonçalves de. Nobres e mascates na câmara do Recife, 1713-1738. In: *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico*

“a nobreza não desejava destruir o comércio recifense nem substituir-se a ele, mas ditar as condições de relacionamento, afastando-o do mando, não do negócio, de acordo com as noções predominantes no Antigo Regime acerca da natureza complementar das funções que desempenhavam.”²⁸

Para o divórcio dos dois grupos contribuiu decisivamente o governo holandês, “na medida em que aprofundou a separação entre a etapa produtiva e a comercial da atividade açucareira, graças à maior especialização do capitalismo mercantil dos Países Baixos”. Pesou também o fator geográfico na cisão, uma vez que Recife, lugar por excelência dos mercadores, estava separado de Olinda, local de reunião da “nobreza da terra”. Agravava ainda mais esse distanciamento o fato dos senhores começarem a praticar uma “sociabilidade restrita”, isto é, se ruralizavam nas vilas e povoações, apartadas da vida citadina e, dessa forma, da influência política da metrópole²⁹ e do raio de ação dos mercadores.

O conflito entre senhores e comerciantes não era de sempre. No começo do século XVII, para se ter uma ideia, “pernambucano” se referia tanto aos naturais da terra como aos portugueses. A mudança começa a ocorrer depois da guerra com os holandeses quando “pernambucano” se torna restrito aos residentes: isto é, senhores e lavradores.³⁰ Além disso, no começo do século XVII, muitos mercadores se juntavam aos senhores para dividir a propriedade de engenhos,³¹ com “créditos e capitais necessários para a

Pernambucano. V. LIII, 1981. Vera Lúcia Costa Acióli defende que logo após a restauração de Pernambuco a coroa apoiava os senhores de engenhos, situação que perduraria até 1710, quando Portugal começa a se inclinar mais para a causa mascatal. Cf. ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos*, op. cit., p. 8. É importante deixar claro que essa identificação do setor mercantil com os interesses da coroa portuguesa é uma aproximação feita pela historiografia, quando da leitura que fez das queixas dos coevos, nomeadamente dos senhores. Inclui-se aí que essas queixas deveriam ter um tanto de exagero e o que os senhores queriam era, de fato, se eximir dos controles externos a eles, tais como as pressões dos mercadores em cobrarem-lhes as dívidas, e a importunação do Estado em lhes tirar a “autonomia”.

²⁸ MELLO, Evaldo. *A Fronda dos Mazombos*, op. cit., p. 307.

²⁹ MELLO, Evaldo. *A Fronda dos Mazombos*, op. cit., p. 138 e p. 152-153. “Ao contrário da Bahia, Pernambuco, desde a ocupação holandesa, já não dispunha de centro urbano que cumprisse função socialmente integradora. Em Salvador, como na típica urbe portuguesa, a cidade alta, o espaço das autoridades, da gente principal e do clero, coexistia bem ou mal com a cidade baixa, ou seja, o espaço do comércio, do artesanato e das atividades portuárias, como aliás, ocorrera na Olinda *ante bellum*, consoante indica o exame da sua topografia.” Cf. MELLO, Evaldo. *A Fronda dos Mazombos*, op. cit., p. 152. Cf. também a análise que Rae Flory faz da sociedade baiana na virada do século XVII para o XVIII, enfatizando o trânsito de senhores que recorrentemente passavam das áreas rurais ao centro urbano de Salvador. 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 [Tese de doutorado], 1978, p. 96 a 147.

³⁰ MELLO, Evaldo Cabral de. *Rubro veio*, op. cit., p. 98.

³¹ RICUPERO, Rodrigo. *A formação da elite colonial: Brasil c. 1530 – c.1630*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 304. MELLO, Evaldo Cabral de. *O Bagaço da Cana*. São Paulo: Cia das Letras, 2012, p. 24-27.

conquista e para o início das plantações da cana-de-açúcar” advindos “dos comerciantes instalados em Olinda.”³²

Em suma, a sociabilidade restrita dos senhores, primeiro com a coroa e depois com o grupo mercantil, não foram casuísticas, elas foram decisivamente influenciadas pelo evento militar da guerra contra os holandeses, que emprestou tonalidades políticas e culturais para o repertório de argumentos “autonomistas” da “nobreza da terra” pernambucana. Um deles, o “imaginário da restauração” foi usado e abusado, com menor ou maior intensidade, no decorrer da segunda metade do século XVII até o século XIX. Em alguma medida ele explica o porquê de os senhores entrarem em atrito, com tanta recorrência, com o grupo mercantil.³³

1.2. Endividamento e estrutura produtiva na primeira metade do século XVIII

Veja-se agora, por meio de evidências históricas concretas e específicas, como se deu essa relação atribulada entre senhores e mercadores em Pernambuco e de como o conflito modificou as características produtivas dessa capitania e de suas anexas. Aqui, produção e comércio devem ser entendidos conjuntamente.

Um dos pontos de partida para se entender a organização produtiva de Pernambuco é o crédito e o endividamento. Como se sabe, o crédito era um dos principais instrumentos econômicos na sociedade colonial. Era o crédito que permitia aos senhores de engenho adquirir mercadorias vindas de fora, tanto para o seu consumo conspícuo como para repor os fatores de produção do engenho (mão de obra e equipagem). O crédito funcionava por meio de empréstimos em fazendas por parte dos mercadores e homens de negócios aos senhores de engenho e lavradores de cana, os quais, por sua vez, pagariam esses empenhos com os rendimentos das safras vindouras de açúcar.³⁴ Isso era prática

³² FERRAZ, Maria do Socorro. A sociedade colonial em Pernambuco. A conquista dos sertões de dentro de fora. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 2. 1580-1720*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 208.

³³ A propósito, o imaginário não deve aqui ser subestimado, pois ele, como bem sublinhou Evaldo Cabral de Mello, apoiado em Cornelius Castoriadis, “[...] não é uma superestrutura ideológica mas uma dimensão constitutiva e reprodutiva das próprias relações sociais, é o processo pelo qual os grupos sociais se instituem como tais. Este conceito engloba uma faixa ampla de conteúdos ideológicos, desde a invenção pura e simples e a falsificação histórica, até meros deslocamentos de significado, através dos quais o simbólico, linguagem do imaginário, gera uma série de conotações.” Cf. MELLO, Evaldo. *Rubro veio, op. cit.*, p. 14.

³⁴ “Além dos engenhos exigirem grandes investimentos em terras, transporte e mão de obra, acrescentava-se ainda a necessidade de liquidez de dívidas acumuladas, de forma que o processo de endividamento dos

comum nas praças coloniais, mas em Pernambuco, devido ao alto grau de tensão entre produtores e comerciantes, essa relação entre crédito e endividamento tomou proporções singulares, gerando uma situação de endividamento crônico, execuções de dívidas, baixa cooperação entre os dois setores e, no fim, a uma contração no fluxo de capitais.

A relação avançou por duas frentes. Por um lado, na medida em que a dívida não era executada, isto é, não ressarcindo plenamente os credores dos capitais emprestados, tornava incerto, ou muito alongado, o retorno dos investimentos iniciais. Isso, além de empacar a fluidez da economia mercantil, gerava falta de confiança por parte do grupo comerciante. Por outro lado e ao mesmo tempo, as dívidas também eram executadas e isso vexava profundamente o setor produtivo. A cobrança das dívidas ocorria em dois sentidos. Uma, menos prejudicial para os senhores e lavradores, era os comerciantes exigirem o rendimento das safras como colateral dos empréstimos, mas dependendo da magnitude da safra executada, os produtores poderiam não ter fundos para retomar futuras plantações. Outra, mais prejudicial, ocorria quando os credores cobravam as dívidas em cima dos bens de produção, isto é, nas fábricas, engenhos, bois, escravos e outros bens.

Comparar o caso dos produtores baianos e pernambucanos, os maiores açucareiros naquele momento, é um caminho para tentar medir e compreender o quanto Pernambuco foi afetada pelo fenômeno do endividamento. Um dos métodos para fazer isso é comparar as provisões régias para não se executar as propriedades dos produtores. As provisões eram, então, uma espécie de moratória que os senhores e lavradores conseguiam do rei para não pagarem os credores, mas elas tinham especificidades próprias que serão comentadas.

Tabela 1.1. Provisões para não executar dívidas de senhores e lavradores de açúcar (1643 a 1760).³⁵

Data	Localização	Período da Provisão	Fontes
23/12/1643	Bahia	Perpétua	Doc. 5095 (AHU-Bahia, avulsos)
01/02/1657	Paraíba	3 anos	Doc. 43. (AHU-Paraíba, avulsos)
23/12/1663	Bahia	Perpétua	Doc. 1447 (AHU-Bahia, avulsos)
1665	Bahia	Não Informa	PINHO, 1982, p. 278.
1668	Pernambuco	Não Informa	Mello, 2012, p. 203.
1673	Bahia	Não Informa	Schwartz, 2011, p. 171.

senhores de engenho tornava-se um círculo vicioso.” Cf. ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos*, op. cit., p. 30.

³⁵ Agradeço a Pablo Oller Mont Serrath por me ajudar a enriquecer essa tabela com dados de sua própria pesquisa.

CAPÍTULO 1. A PRODUÇÃO DE AÇÚCAR DE PERNAMBUCO NO SÉCULO XVIII

24/11/1673	Paraíba	6 anos	Doc. 89 (AHU-Paraíba, avulsos)
17/02/1674	Pernambuco e Itamaracá	6 anos	Doc. 1002 (AHU-Pernambuco, avulsos)
1676	Itamaracá	Não Informa	SILVA, 1854-1859, vol. 9, p. 326.
1676	Pernambuco	Não Informa	SILVA, 1854-1859, vol. 9, p. 326.
1681	Bahia	Não Informa	SILVA, 1854-1859, vol. 9, p. 364.
01/06/1682	Itamaracá	6 anos	Doc. 1227 (AHU-Pernambuco, avulsos)
17/11/1682	Pernambuco	6 anos	Doc. 1239 (AHU-Pernambuco, avulsos)
1683	Pernambuco	Não Informa	SILVA, 1854-1859, vol. 9, p. 370.
20/08/1683	Paraíba	6 anos	Doc. 124 (AHU-Paraíba, avulsos)
1684	Bahia	Não Informa	SILVA, 1854-1859, vol. 10, p. 7.
1686	Bahia	Não Informa	Schwartz, 2011, p. 171.
23/04/1688	Bahia	Não Informa	Doc. 7365 (AHU-Bahia, avulsos)
1689	Bahia	Não Informa	SILVA, 1854-1859, vol. 10, p. 207.
1690	Bahia	Não Informa	SILVA, 1854-1859, vol. 10, p. 254.
14/11/1690	Pernambuco	Perpétua	Doc. 1514 (AHU-Pernambuco, avulsos)
15/12/1692	Paraíba	6 anos	Doc. 178 (AHU-Paraíba, avulsos)
1693	Bahia	Não Informa	SILVA, 1854-1859, vol. 10, p. 314.
24/11/1694	Paraíba	6 anos	Doc. 194 (AHU-Paraíba, avulsos)
19/07/1694	Itamaracá	Não Informa	Doc. 1652 (AHU-Pernambuco, avulsos)
1697	Itamaracá	Não Informa	SILVA, 1854-1859, vol. 10, p. 403.
20/05/1697	Pernambuco	Não Informa	Doc. 1725 (AHU-Pernambuco, avulsos)
05/06/1699	Pernambuco	6 anos	Doc. 1782 (AHU-Pernambuco, avulsos)
1700	Pernambuco	Não Informa	SILVA, 1854-1859, vol. 10, p. 456.
1700	Bahia	Não Informa	Schwartz, 2011, p. 171.
07/01/1701	Paraíba	6 anos	Doc. 240 (AHU-Paraíba, avulsos)
22/06/1710	Itamaracá	Não Informa	Doc. 2145 (AHU-Pernambuco, avulsos)
30/11/1711	Olinda	Não Informa	Doc. 2227 (AHU-Pernambuco, avulsos)
22/06/1712	Olinda	Perpétua	Doc. 2253 (AHU-Pernambuco, avulsos)
14/03/1718	Olinda	Não Informa	LISBOA, 2011, p. 86.
08/04/1722	Olinda	Não Informa	Doc. 2755 (AHU-Pernambuco, avulsos)
27/10/1722	Itamaracá	6 anos	Doc. 3347 (AHU-Pernambuco, avulsos)
03/03/1723	Bahia	Não Informa	Doc. 1447 (AHU-Bahia, avulsos)
08/12/1723	Olinda	Perpétua	Doc. 2701 e 2755 (AHU-Pernambuco, avulsos)
20/06/1724	Goiana	6 anos	Doc. 2741 (AHU-Pernambuco, avulsos)
16/08/1725	Olinda	Perpétuo	Doc. 2923 (AHU-Pernambuco, avulsos)
25/08/1725	Santo Antônio do cabo [freguesia em Pernambuco]	10 anos	Doc. 2970 (AHU-Pernambuco, avulsos)
16/05/1726	Olinda	Perpétua	Doc. 2755 (AHU-Pernambuco, avulsos)
04/08/1728	Itamaracá	6 anos	Doc. 3347 (AHU-Pernambuco, avulsos)
30/06/1729	Goiana	Não Informa	Doc. 3459 (AHU-Pernambuco, avulsos)

19/10/1729	Paraíba	6 anos	Doc. 606 (AHU-Paraíba, avulsos)
04/09/1731	Itamaracá	Não Informa	Doc. 3739 (AHU-Pernambuco, avulsos)
09/10/1732	Paraíba	6 anos	Doc. 679 (AHU-Paraíba, avulsos)
10/02/1733	Itamaracá	Perpétua	Doc. 4642 (AHU-Pernambuco, avulsos)
30/10/1737	N. S. da Purificação de S. Amaro de Sergipe do Conde [na Bahia]	4 anos	Doc. 4908 e 5095 (AHU-Bahia, avulsos)
23/03/1738	Paraíba	Não Informa	Doc. 848 (AHU-Paraíba, avulsos)
01/09/1738	Paraíba	6 anos	Doc. 864 (AHU-Paraíba, avulsos)
04/03/1739	Itamaracá	Perpétua	Doc. 4642 (AHU-Pernambuco, avulsos)
17/08/1744	Bahia	Não Informa	Doc. 7365 (AHU-Bahia, avulsos)
23/08/1747	Bahia	Não Informa	Doc. 7365 (AHU-Bahia, avulsos)
13/05/1757	Recife	5 anos	Doc. 6925 (AHU-Pernambuco, avulsos)
1760	Bahia	Não Informa	Doc. 1325 (AHU – Bahia, avulsos)

A proporção do número de provisões passadas pelo rei aos senhores e lavradores de Pernambuco e Bahia para que não fossem executadas suas propriedades, mas sim os seus rendimentos em safras de açúcar, permite visualizar a grande recorrência que o setor produtivo pernambucano fazia desse tipo de mercê frente aos baianos. No total, a Tabela 1.1. mostra que foram 41 provisões para a região de Pernambuco (Olinda, Recife, Paraíba, Itamaracá e Goiana) e 16 provisões para a Bahia. O número de provisões, evidentemente maiores, dadas aos produtores de Pernambuco quando comparados com os da Bahia, pode aparentemente indicar um relaxamento nas execuções das dívidas. Entretanto, elas eram recorrentemente descumpridas pelos oficiais de justiça a favor dos credores, o que fazia os devedores requisitarem ao rei mais provisões. E mesmo provisões sem limite de tempo não eram obedecidas. Por outro lado, o mesmo fato de haver grande quantidade dessas provisões também faz crer que alguma parte dos rendimentos dos credores foi sacrificada em respeito à mercê real.

Algumas hipóteses surgem da leitura desses documentos. Poderiam existir algumas correlações entre tipos de execução de dívidas e conjunturas econômicas. 1) quando o açúcar tinha bons preços era mais provável que os credores preferissem arrematar os rendimentos das safras. Contudo, como já dito, a proporção da safra executada podia alijar por completo os devedores, pois dependendo da grandeza dos rendimentos tomados, aos devedores poderia não sobrar cabedal suficiente para o reinvestimento na produção seguinte, optando por vender o engenho ou as suas fábricas. 2) quando, pelo contrário, a cotação do preço do açúcar amargava quedas, era mais proveitoso para os credores arrematarem as propriedades, principalmente os escravos.

Como essa última prática era a mais recorrente, de vez que era a queixa mais ordinária dos produtores, é bem capaz que os preços do açúcar estivessem em baixa durante toda, ou boa parte, da primeira metade do século XVIII, algo que coaduna com outros indicadores.³⁶ 3) não é de se descartar a hipótese de que as arrematações sobre as safras não eram suficientes para saldar as dívidas, fazendo-se necessárias penhoras adicionais nas propriedades dos produtores, algo que ceifava ainda mais o setor produtivo. 4) aventasse, também, a hipótese de que as minas tinham um poder de atração muito forte sobre a mão de obra, o que dava aos credores incentivos a mais para tomarem escravos de modo a remetê-los para as regiões auríferas, de onde conseguiriam ouro em troca.

Em suma, todas as hipóteses, talvez com exceção da primeira se levada ao extremo, indicam para o desmonte e divisão das unidades produtivas de açúcar em Pernambuco. Aliás, as palavras que aparecem recorrentemente nessas provisões eram que os engenhos e lavouras estavam “desmontados” e/ou “desfabricados”.³⁷ Isso tudo, em grande parte, devido ao preço do açúcar. Se o preço estivesse alto, talvez os credores não recorreriam as arrematações de propriedades mas, sim, exigiriam os pagamentos em açúcar. Acontecia, entretanto, que, em tempos de açúcar com preços altos, o produtor procurava outros compradores que não fossem seus credores.³⁸ Era uma prática, ao mesmo tempo, para conseguir melhores preços e para não pagar as dívidas. Isso era feito principalmente porque os mercadores-credores compravam os açúcares dos produtores-devedores por preços abatidos. No próximo capítulo será demonstrado como essa prática contribuía para o atraso das frotas em Pernambuco e de como, durante a vigência de uma companhia de comércio, já na segunda metade do século XVIII, essa estratégia permaneceu.

³⁶ Os preços do açúcar, segundo Schwartz, desceram por essa época. Cf. SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos. Engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Cia das Letras, 2011, p. 400-402.

³⁷ Rae Flory fornece pistas, só que para a Bahia, para entender a relação entre endividamento e fragmentação da propriedade dos engenhos. Quando o senhor ia vender seu engenho, ele registrava nos cartórios as dívidas que tinha e nas quais o engenho servia como colateral. Assim, ela descobre que um engenho poderia ter mais de dez credores, por exemplo. Provavelmente, quando impossibilitado de pagar as dívidas, o senhor tinha que abrir mão do engenho ou de partes dele. A tarefa de repartir as diversas dívidas entre os diversos credores fazia da fragmentação da propriedade uma alternativa para os investidores reaverem os capitais e/ou para o senhor manter parte de sua propriedade. Cf. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit., p. 38, 74 e 84. Para Pernambuco, detalhes acerca da fragmentação dos engenhos são praticamente inexistentes face a ausência dos cartórios notariais da capitania. Talvez, o mais próximo que se possa chegar a essas questões de endividamento dos engenhos de Pernambuco seja com o trabalho de transcrição de testamentos de Fernando Pio, mas mesmo assim são poucos documentos e as informações postas a claro são muito exíguas. Cf. PIO, Fernando. *Cinco documentos para a história dos engenhos de Pernambuco*. Separata da Revista do Museu do Açúcar – nº2. Recife, 1969.

³⁸ MELLO, José Antônio Gonçalves de. Nobres e mascates na câmara do Recife, op. cit, p. 133.

Uma conjuntura que correu paralela à depreciação do preço do açúcar foi o *boom* mineiro. Esse fenômeno teve dois efeitos na economia pernambucana. Primeiro, a tentação pelo metal amarelo, somado a subavaliação do açúcar, fazia os mercadores optarem por trocas em moeda/ouro ao invés de trocas por açúcar. Contudo, o dinheiro não ficava em Pernambuco e era remetido para a metrópole ou para as demais capitanias. Isso afetava mais ainda a economia açucareira, pois sem moeda as trocas ficavam privadas de um importante intermediador. Isso fica claro numa representação dos oficiais da câmara do Recife em 1729. Na ocasião, eles reclamavam da falta de dinheiro provincial. Atribuíam isso a frota do ano de 1725, que levou grande quantidade de moeda para Portugal. Interessante que a câmara argumentava o seguinte: eles haviam conseguido do rei uma provisão, em 1726, que proibia a saída de dinheiro provincial de Pernambuco para qualquer parte. Isso retinha o dinheiro na região e possibilitava a lubrificação de trocas que exigiam moeda como intermediadora. Ao mesmo tempo pediam que se proibisse a entrada de ouro em pó na capitania, porque quando ele entrava em Pernambuco “resulta não terem saída os efeitos da terra, porque os comissários empregão os seus cabedais no dito ouro em pó, deixando de comprar os efeitos da terra.”³⁹ Na essência, o argumento era que todo o dinheiro corria para fora de Pernambuco. Problema ainda não contornado na década de 1730. Dizia o senado de Pernambuco da “[...] penúria atual que há de dinheiro”, e “se acha especialmente essa capitania de Pernambuco reduzida a tal calamidade de dinheiro e moeda provincial que chegam a não ter para as despesas domesticas das suas famílias, nem com que façam comércio uns com outros [...]”⁴⁰

O descobrimento do ouro veio dar mais um duro golpe ao conturbado setor açucareiro de Pernambuco, uma vez que levava às minas a já custosa mão de obra escrava, encarecida em decorrência da demanda caribenha por braços. Às minas gravitavam toda a sorte de mercadorias.⁴¹ Já no começo do século isso era visível pelos contemporâneos.

³⁹ IAHGP. Códice 12, f. 124v-125.

⁴⁰ 5 de março de 1738. SÚPLICA do Senado de Pernambuco a Henrique Luís Pereira Freire, governador e capitão general, expondo questões relativas à capitania: pequena saída de gêneros como o açúcar e o tabaco; estado de calamidade da praça devido à falta de dinheiro e de moeda provincial; problemas decorrentes da proibição de navegação livre entre aquela capitania e a ilha de Madeira; falta de conventos de religiosas. Alberto Lamego. AL-050-003. Sobre a moeda no Brasil colonial, principalmente no século XVII, cf. COELHO, Rafael da Silva. *Moeda no Brasil no final do século XVII*. São Paulo: Universidade de São Paulo, [dissertação de mestrado] 2013.

⁴¹ BOXER, Charles R. *A idade de ouro do Brasil. Doras de crescimento de uma sociedade colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 76. Cf. também ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos, op. cit.*, p. 46.

Baseado nos registros do vice rei do Brasil, Dom João de Lencastre, escritos em 1701, Charles Boxer diz que “além da grande imigração de brancos para a zona da mineração, o número de servos e escravos negros que acompanhavam seus senhores ainda era maior” e que essa “carência de mão-de-obra já se estava fazendo sentir na Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro.”⁴² Ciente dessa carência de braços, no mesmo ano de 1701, a coroa fechava a estrada do rio São Francisco, não obstante ela ter sido a principal via de abastecimento das minas, que trazia do litoral nordestino farinha, sal, gados e ferramentas.⁴³ Naturalmente essa medida teve efeito nulo. Logo em 1702 se revogava a decisão somente em relação aos gados. Mas mesmo assim, o amplo comércio inter-regional continuava a ocorrer ilegalmente. E, em 1712, os oficiais da câmara do Recife relatavam que os habitantes de Pernambuco se ausentavam “para as minas de ouro do Rio de Janeiro, desamparando as lavouras, se reduziram a miserável estado esta e as mais capitanias anexas [...]”⁴⁴

Para a mão de obra cativa também houve uma série de decretos que proibiram a reexportação de escravos do litoral para as minas, com exceção do Rio de Janeiro, que podia exportar para as regiões auríferas 200 escravos por ano. Até 1715 era lei um sistema de cotas de escravos para cada região: “1.200 escravos para o Rio de Janeiro, 1.300 para Pernambuco e todos os outros para a Bahia.”⁴⁵ Mas essa lei, igualmente aos outros tráficos, não era respeitada. Ligado a isso, aconteceu um outro fenômeno que reajustou as configurações do tráfico de escravos. Por essa época, e até um pouco antes na verdade, os escravos de Angola, muito caros, foram em parte compensados pelos da Costa da Mina. Mas na Costa da Mina, em contrapartida, uma das moedas de troca era o próprio ouro, além do fumo. Isso gerou, obviamente, um contrabando de metal amarelo em busca de escravos e favoreceu, momentaneamente, a cultura do tabaco na capitania.⁴⁶

Devido à alta concorrência do mercado mineiro, “no Recife, entre 1695 e 1707 [o preço do escravo] teria subido 2,5 vezes, algo como 1,5 a mais do que o preço do açúcar

⁴² BOXER, Charles R. *A idade de ouro do Brasil*, op. cit, p. 67.

⁴³ Ibidem, p. 67-68 e 80.

⁴⁴ 1712, julho, 13, Recife. CARTA dos oficiais da Câmara do Recife ao rei [D. João V] sobre a utilidade, para a conservação daquele povo, da ida de frotas todos os anos, sem dependência das frotas da Bahia na ida e na volta. AHU_ACL_CU_015, Cx. 25, D. 2265.

⁴⁵ BOXER, Charles R. *A idade de ouro do Brasil*, op. cit, p. 69.

⁴⁶ LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio Atlântico. Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)*. São Paulo: Universidade de São Paulo, tese de doutorado, 2008. Cf. também BOXER, Charles R. *A idade de ouro do Brasil*, op. cit, p. 69.

branco” isso porque “Pernambuco não se beneficiava das mesmas relações privilegiadas que, graças ao fumo e à aguardente, a Bahia mantinha com a costa africana.”⁴⁷ Em 15 de Abril de 1722 a câmara de Recife escrevia que os preços dos escravos estavam muito caros. Antigamente custavam de 40 a 50 mil réis. E por aquela época chegavam a custar 170 a 180 mil réis.⁴⁸ Por 1741 essa situação persistia, já que o governador de Pernambuco, Henrique Luís Pereira Freire, escrevia ao Secretário de Estado de Marinha e Ultramar, Antônio Guedes Pereira que

“os engenhos se vão perdendo por falta de escravos, pelos senhores deles não poderem pagar pelos preços que correm por causa do abatimento que tem tido os açúcares e estar quase extinto o contrato da Costa da Mina porque se não querem já o tabaco de Pernambuco por ser inferior ao da Bahia no que são culpados os lavradores deste gênero pelo modo que o fabricam e seria conveniente dar se lhe alguma providência [...]”⁴⁹

Voltando as provisões da Tabela 1.1., elas geralmente estipulavam que as propriedades não deveriam ser executadas, mas somente os rendimentos das lavouras e engenhos. Contudo, a maior parte das provisões não deixava clara a proporção do rendimento a ser tomado. Itamaracá, por exemplo, teve dificuldades nesse particular. Depois de uma provisão perpétua passada em 1733, os oficiais da câmara dessa capitania pediam mais uma, em 1739, porque os “ministros leigos” estavam mandando executar todo o rendimento dos engenhos, não sobrando cabedal para repor os escravos, bestas, bois, ferros e cobres dos engenhos, deixando-os “pouco fabricados”. Pediam na nova provisão de 1739 “que se não façam as execuções senão em a metade dos rendimentos e que a outra a metade seja para fornecimento e gasto de colheita das fazendas e sustentação dos senhores [...]”.⁵⁰

Por volta do início da década de 1720, o ouvidor geral de Pernambuco suspendeu a provisão dada aos senhores de engenho de Olinda. Para o governador da Bahia, Vasco

⁴⁷ MELLO, Evaldo. *A Fronda dos Mazombos*, op. cit, p. 185

⁴⁸ IAHGP. Códice 12, f. 113.

⁴⁹ 1741, agosto, 29, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Henrique Luís Pereira Freire de Andrada, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Antônio Guedes Pereira, sobre a preparação da frota; as chuvas e tormentas que dificultam o transporte do açúcar; o abastecimento da ilha de Fernando de Noronha; as dificuldades dos senhores de engenho para aquisição de escravos na Costa da Mina, por preferirem o tabaco oriundo da Bahia; a concessão de sesmarias e a necessidade de se enviar amarras para proteger os navios reais que chegam ao porto da dita capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 57, D. 4899. Grifo meu.

⁵⁰ [ant. 1739, março, 4]. REPRESENTAÇÃO dos senhores de engenho e lavradores de cana de Itamaracá, ao rei [D. João V], pedindo a construção de uma ponte em Itapissuma e para não serem executados em suas fazendas. Anexos: 9 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 53, D. 4642.

Fernandes Cesar de Meneses, ao suspender a provisão, o ouvidor dava “vista dela aos homens de negócios”, e não aos senhores, procedimento classificado como “incivil e desusado”, não somente porque o ouvidor inverteu os polos de favoritismo, mas sobretudo porque ele contrariou as ordens de Sua Majestade. Cesar de Meneses o repreendeu, alertando para que não tornasse a repetir “semelhante absurdo”.⁵¹ Aliás, as provisões, apesar de não muito respeitadas, tinham o caráter cristalino de sempre privilegiar os produtores. Segundo Duarte Sodré, governador pelo ano de 1730, os “ministros de justiça” de Pernambuco não estavam cumprindo a provisão passada por Sua Majestade. O rei respondia ao governador para que ele fizesse ser executada a provisão, da mesma forma que acontecia em outras partes do Brasil que receberam esse “privilegio”.⁵²

As regras dessas provisões nem sempre eram claras. Os credores poderiam arrematar as produções mas, em algum momento, entrava-se em disputa para saber qual a proporção correta da safra a ser executada. Os senhores de engenho de Itamaracá, por exemplo, denunciavam que a provisão passada para eles não estava sendo cumprida, de vez que os credores executavam toda a safra ao invés de apenas 2/3 como estipulava a provisão régia. E mesmo assim, os senhores estavam se sentindo vexados, já que com o 1/3 restante da safra, eles não conseguiam sustentar a indústria açucareira e nem seu consumo pessoal. Por isso pediam uma nova provisão que garantisse metade da safra para eles e a outra metade para os credores.⁵³

E embora os credores fossem proibidos de tomar as propriedades dos engenhos, elas ficavam prometidas aos mercadores, sendo vedada sua venda a outros que não os próprios financiadores, algo que pode ser entendido como uma espécie de hipoteca. O rei foi claro nesse sentido: “com declaração que sempre os bens moveis, e fabricas dos engenhos, e das fazendas de cana fiquem obrigados aos credores, pelo prejuízo que se seguirão de que não se fazendo embargo neles poderão os possuidores vende-los a outras pessoas.”⁵⁴ O que essa provisão alerta é para a possibilidade dos senhores/devedores

⁵¹ Documentos Históricos. Pernambuco e outras capitanias do Norte. Cartas e Ordens. 1717-1727. Vol. LXXXV, 1949, p. 66.

⁵² AUC. CA. Tomo II. Ordens Reais para o Governo de Pernambuco, 1715-1744 – Índice, f. 305.

⁵³ [ant. 1739, março, 4]. REPRESENTAÇÃO dos senhores de engenho e lavradores de cana de Itamaracá, ao rei [D. João V], pedindo a construção de uma ponte em Itapissuma e para não serem executados em suas fazendas. Anexos: 9 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 53, D. 4642.

⁵⁴ [ant. 1731, setembro, 4]. REQUERIMENTO dos moradores e senhores de engenho da capitania de Itamaracá ao rei [D. João V], pedindo provisão para não se executarem nas fábricas de seus engenhos,

venderem as suas propriedades a terceiros, de modo a não pagarem os credores, o que deveria ter acontecido em algum momento. Isso, provavelmente, gerava um impasse entre os mercadores/financiadores em decidir na execução dos devedores ou não. Se optassem por executar os engenhos entrariam em querelas com as instâncias régias; se decidissem por não executar as dívidas, corriam o risco de serem desfalcados por atitudes desonestas dos senhores.

A provisão perpétua dada aos pernambucanos em 1726 parece que foi a mais bem-sucedida. O fôlego dos senhores e lavradores durou até 1750, data na qual escreviam ao rei que a provisão de 1726 não estava sendo cumprida pelos “ministros”, os quais procediam prisões contra os senhores e lavradores, “arrematando as poucas fábricas com que se acham” e ficando “impossibilitados para continuarem a dita cultura” devido a “falta notória da saída de açúcar”.⁵⁵ Viriam pedir última provisão em 1757 na qual escreviam que os preços do açúcar estavam “convenientes”, mas que bastaram somente para a “conservação dos engenhos que estão bem fabricados, que são raros”, mas que “não são proporcionados para contribuírem com lucros bastantes aos que se acham faltos de fábricas, que são quase todos [...]”.⁵⁶ Ou seja, os produtores mais bem equipados poderiam se aproveitar melhor da conjuntura de preços favoráveis, ao contrário daqueles com poucas fábricas.

Responsáveis pelas execuções, as instâncias judiciais locais, por meio dos auxílios dos mercadores do Recife, conseguiam arrematar as dívidas em lugares que extravasavam sua área de ação. Por exemplo, em Igarau, ao Norte do Recife, os oficiais dessa câmara reclamavam ao rei em 1756 que os oficiais de justiça do Recife, com intermédio da ouvidoria geral da capitania de Pernambuco e dos pedidos dos mercadores do Recife, executavam as suas fazendas e escravos.⁵⁷ A resposta do rei foi que os oficiais da

semelhante a concedida aos moradores da capitania de Pernambuco. Anexos: 4 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3739. A mesma coisa aconteceu em 1739, Cf. Ibidem, AHU_ACL_CU_015, Cx. 53, D. 4642.

⁵⁵ [ant. 1750, novembro, 11]. REQUERIMENTO dos senhores de engenho da capitania de Pernambuco ao rei [D. José I], pedindo que se ordene aos governadores para observarem a provisão onde consta que não devem ser executados nada mais de que seus rendimentos. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 71, D. 5987.

⁵⁶ 1757, maio, 13, Recife. CARTA da Mesa da Inspeção da capitania de Pernambuco ao rei [D. José I], sobre a situação dos preços dos açúcares, e perdas existentes, e pedindo moratória para os senhores de engenhos. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6925.

⁵⁷ 1756, maio, 4, Igarau. CARTA dos oficiais da Câmara de Igarau ao rei [D. José I], informando os excessos de jurisdição cometidos pela Ouvidoria Geral da capitania de Pernambuco ao executar as dívidas dos senhores de engenhos de Igarau, através dos oficiais de Justiça de Olinda e do Recife, e pedindo para que aquela Ouvidoria faça com que os homens de negócios de Olinda e Recife executem as dívidas destes donos de engenhos na jurisdição de Igarau. AHU_ACL_CU_015, Cx. 81, D. 6702.

ouvidoria respeitasse as atribuições de sua jurisdição e que deixasse a tarefa das execuções para os oficiais de Igaraçu.⁵⁸

Não se tem documentos detalhando os meandros das execuções das dívidas e muito poucos são os registros dos homens de negócios reclamando de senhores que não pagavam. Sobrou, quase que exclusivamente, a visão dos senhores de engenho e lavradores sobre esta matéria. As provisões, assim, podem não ser o melhor termômetro para se medir o endividamento em Pernambuco, e de como elas influenciavam a organização produtiva açucareira, pelo simples fato de serem requisitadas por senhores de engenho e lavradores de cana, que se utilizavam de sua posição de prestígio e dos canais com a metrópole para pleitear mais benefícios, exagerando na retórica e distorcendo o que estava de fato acontecendo. É importante estar ciente disso. Entretanto, também não se pode negligenciar a grande proporção de provisões de Pernambuco quando comparadas com a Bahia. Mesmo considerando as provisões como uma fonte “viciada”, ainda fica a questão do porquê se levantarem tantos pedidos por parte dos produtores pernambucanos.

De todo modo, não só os senhores e lavradores reclamavam das execuções por dívidas. Vasco Fernandes Cesar de Meneses, o vice-rei da Bahia em 1723, referendava a situação que os senhores de engenho de Olinda lhe expuseram sobre a matéria.⁵⁹ Mais uma vez o vice-rei, agora somado com o parecer do procurador da fazenda do rei, informava das execuções dos senhores de engenhos de Itamaracá em 1726.⁶⁰ Também o capitão-mor da Paraíba em 1729 requisitou provisão em nome da câmara daquela capitania.⁶¹ O Conselho Ultramarino escrevia ao rei em 1731 que o contrato das pensões dos engenhos não pôde chegar ao esperado de 4 mil cruzados. O conseguido foi de 3 mil

⁵⁸ AHU. Códice nº 262. Provisões, alvarás, cartas régias e ofícios do Conselho Ultramarino para os governadores e mais entidades das capitanias de Pernambuco, Paraíba e Ceará – 1757 a 1805, 35v e 36f.

⁵⁹ 1723, Junho, 4, Bahia. CARTA do vice-rei e governador-geral do Brasil Vasco Fernandes César de Meneses ao rei [D. João V] em resposta a provisão que ordena que se apresente parecer acerca da petição dos oficiais da Câmara de Olinda que sobre as execuções das dívidas. AHU_ACL_CU_005, Cx. 17, D. 1531

⁶⁰ [ant. 1731, setembro, 4]. REQUERIMENTO dos moradores e senhores de engenho da capitania de Itamaracá ao rei [D. João V], pedindo provisão para não se executarem nas fábricas de seus engenhos, semelhante a concedida aos moradores da capitania de Pernambuco. Anexos: 4 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3739.

⁶¹ 1729, outubro, 19, Paraíba. CONSULTA do Conselho Ultramarino, ao rei D. João V, sobre a carta do capitão-mor da Paraíba, Francisco Pedro de Mendonça Gorjão, informando da cheia que houve na capitania, destruindo engenhos, matando gado e pessoas; e encaminhando o requerimento dos senhores de engenho e lavradores, em que solicitam para não serem executadas em suas fábricas as dívidas que possuem. Anexo: 3 docs. AHU_ACL_CU_014, Cx. 7, D. 606.

“em razão da grande baixa do açúcar, e se acharem muitos engenhos pela indigência de seus donos incapazes e sem exercício.”⁶² Mas os requisitos dos senhores de engenho nem sempre eram abonados sem desconfiança pelas instâncias metropolitanas. Em 1711, por exemplo, ainda no contexto da guerra dos mascates, o Conselho Ultramarino respondia ao pedido de provisão dos senhores de Olinda escrevendo que “estes vassalos pelo que tem feito não são dignos deste, nem de nenhum outro favor, porém é útil ao bem comum a conservação dos engenhos [...]”⁶³

Pernambuco, portanto, era mais afetada pela baixa do preço do açúcar, o que fazia os credores arrematarem as propriedades e, conseqüentemente, desmontarem os engenhos. Mas a baixa do preço do açúcar também atingiu a Bahia, a qual não sofreu tantos desmontes. O problema então pode ser melhor calibrado se se perguntar: o que a Bahia tinha para contornar as quedas nos preços do açúcar? A Bahia tinha a seu favor: 1) uma grande oferta de tabaco, que facilitava o acesso à mão de obra escrava e também era uma opção de investimentos em cenários desfavoráveis para o açúcar 2) um grupo mercantil menos conflitivo com o grupo produtor, 3) outras instituições de crédito, além dos mercadores; por exemplo, a Santa Casa de Misericórdia,⁶⁴ 4) limitação para construir novos engenhos em decorrência do monopólio da terra por parte do sólido grupo produtor⁶⁵ e 5) o grupo mercantil tinha pouca influência na câmara de Salvador. São esses fatores que ajudam explicar a melhor performance baiana frente à crise e todas elas, com exceção da primeira, deram ao grupo produtor maior margem de ação para negociar, aliar-se e, em casos hipotéticos e extremos, talvez exercer um comando maior sobre o grupo

⁶² 1731, agosto, 27, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre o lance do contrato das pensões que pagam os engenhos da capitania de Pernambuco. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 41, D. 3734.

⁶³ 1711, novembro, 30, Olinda. CARTA dos oficiais da Câmara de Olinda ao rei [D. João V] sobre as razões que têm os moradores e senhores de engenho de pedirem provisão para que não sejam executados mais do que nos rendimentos das suas fazendas. AHU_ACL_CU_015, Cx. 24, D. 2227.

⁶⁴ RUSSEL-WOOD, A. J. R. *Fidalgos and philanthropists, the santa casa de misericórdia of bahia, 1550-1755*. Berkeley: University of California Press, 1968. SANTOS, Augusto Fagundes da Silva. *História financeira da Santa Casa de Misericórdia da Bahia no século XVIII*. Salvador: Quarteto Editora, 2015. Não sobrou documentação da Santa Casa de Misericórdia em Pernambuco para antes do século XIX. Mas Pereira da Costa escreveu algumas coisas breves e interessantes a respeito da instituição. Em três de dezembro de 1740, fundava-se a Santa Casa de Misericórdia do Recife, a exemplo das de Lisboa e da Bahia. O ouvidor geral de Pernambuco, como juiz da coroa, garantiria que a Santa Casa de Olinda não estorvasse a de Recife. Ou seja, ainda existia um ranço entre Olinda e Recife na década de 1740. A Misericórdia do Recife, não se sabe quando e por que – talvez “pela guerra cruenta que lhe movia a de Olinda” ou “por outras quaisquer circunstâncias não conhecidas” - desapareceu. A última notícia que Pereira da Costa conseguiu ter dela foi do ano de 1791. Cf. COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos, 1740-1794*. Vol. VI. Recife: Arquivo Público Estadual, 1954, p. 4-7.

⁶⁵ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003, p. 107-108.

dos comerciantes.⁶⁶ Essa argumentação é em grande parte apoiada nas conclusões de Evaldo Cabral de Mello, quando diz que a separação nítida entre produtores e comerciantes, ou entre engenho e praça, foi radical em Pernambuco, mas não na Bahia.⁶⁷ Sublinhe-se também a projeção que os comerciantes obtiveram na câmara do Recife. Na primeira metade do século XVIII, segundo José Antônio Gonçalves de Mello, de 28% a 41% da câmara do Recife era composta por comerciantes,⁶⁸ algo que não foge das conclusões de George Felix Cabral de Souza para todo o século XVIII, em que chega a proporção de 40% a 55% de comerciantes na câmara.⁶⁹ Na Bahia da primeira metade do século XVIII, por outro lado, os negociantes perfaziam apenas 21% dos acentos da câmara.⁷⁰ A presença maciça do setor mercantil na câmara do Recife dava a esse grupo maior plataforma de ação para fazer frente ao grupo produtor.

Como vem sendo dito, o endividamento colocou frente a frente dois grupos sociais em constante conflito, algo que não acontecia de forma tão turbulenta em outras regiões.⁷¹ Na Bahia, por exemplo, a radicalização antagônica entre produtores e comerciantes era desconhecida. Lá um indivíduo podia exercer a atividade de agricultor e comerciante ao mesmo tempo. “Os homens de negócio continuaram a se tornar senhores de engenho-comerciantes e a casar na nobreza local sem querer ‘suplantar a elite baiana mas aliar-se a ela’”. Além disso, “mercadores e proprietários do Recôncavo partilhavam as funções

⁶⁶ 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 [Tese de doutorado], 1978, p. 83, 97-112, 113 e 256-259. De acordo com Rae Flory, os senhores de engenho na Bahia desse tempo, investiam no tráfico de escravos principalmente porque possuíam partes nas plantações de tabaco. Isso possibilitava aos senhores adquirir escravos trocando-os pelo próprios fumos que produziam, contornando, assim, o mercado de escravos que estava inflacionado pela demanda das minas de ouro. Ainda, segundo Galloway, a Bahia passou mais suavemente por esse período, pois tinha solos mais férteis, oferta maior de transporte, plantações maiores e bem equipadas, com a probabilidade de serem agraciados com mais crédito, além de terem o fumo que facilitava o comércio de escravos. Cf. GALLOWAY, J. H. “Nordeste do Brasil, 1700-1750. Reexame de uma crise,” In: *Revista Brasileira de Geografia* (Rio de Janeiro) 36 (2) (abril/junho, 1974), p. 92.

⁶⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. *A fronda dos mazombos*, op. cit. p. 129-131 e p. 135-136.

⁶⁸ MELLO, José Antônio Gonçalves de. *Nobres e mascates na câmara do Recife*. op. cit. p. 143.

⁶⁹ SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial*. op. cit. p. 398-399.

⁷⁰ FLORY, Rae; SMITH, David Grant. “Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Eighteenth Centuries,” *Hispanic American Historical Review*. 58 (4) (1978), p. 575.

⁷¹ Ao que parece - pois não realizei nenhuma incursão de fôlego nos documentos avulsos do AHU para o Rio de Janeiro - essa região se assemelhava um pouco a Pernambuco. Existe, para o Rio de Janeiro, uma grande quantidade de provisões que, em número, ultrapassam as provisões para Pernambuco. Além disso, conforme a pesquisa de Antonio Carlos Jucá de Sampaio, o setor mercantil e o setor produtivo carioca não se misturavam muito através do matrimônio, na primeira metade do século XVIII. Cf. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antonio Jucá de (org.). *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 248, 253 e 260.

na Câmara de Salvador ou se ombreavam na Santa Casa e nas confrarias religiosas.” Apenas para uma rápida comparação fora do mundo português, tome-se o caso das Antilhas. Em Barbados, o produtor era uma espécie de “negociante de si mesmo”, e existia ali “uma classe de proprietários suficientemente capitalizados”. Afora isso, a cadeia produtiva de Barbados era integrada, não existindo o ônus da separação entre senhor e lavrador, característico da produção brasileira. Outra diferença era o sistema jurídico inglês que “favorecia o credor”. No Brasil era um sistema que, maiormente, beneficiava o devedor, “tornando escasso, por conseguinte, a oferta de capitais.” No caso de Barbados, portanto, existia “maior disponibilidade de crédito” e, consequentemente, maior facilidade para a compra de escravos.⁷² Os produtores pernambucanos eram altamente suscetíveis ao endividamento pelo simples fato de não terem crédito próprio e por dependerem dos intermediários – os mercadores – para comprarem seus produtos. Além disso, apesar de constituírem um grupo forte, politicamente falando, os senhores eram fracos em relação aos senhores da Bahia, pelo fato de não se renovarem por meio da mescla com o grupo mercantil.

Nas colônias inglesas, executar os plantadores por dívidas era tarefa difícil, pois existia grande oposição do grupo produtor, tal como em Pernambuco. Mas a partir de 1732, após uma lei aprovada pelo parlamento britânico, os credores ganharam vantagens legislativas para executar as propriedades de seus devedores coloniais. E, segundo Jacob Price, essa lei fez o crédito aumentar para as colônias, principalmente para as plantações de tabaco da Virgínia.⁷³ Interessante ver que essa lei aconteceu em 1732, momento também muito difícil para a plantação brasileira. Isso quer dizer que o comércio dos gêneros tropicais, açúcar e tabaco, nomeadamente, estava passando por dificuldades também em outras partes do Atlântico. Isso fez, na Inglaterra, os credores (mercadores) apertarem o cerco aos devedores (produtores). Em Pernambuco, parece que houve a mesma coisa. Os credores estavam executando os produtores por dívidas, mas os produtores aqui tinham a vantagem de contar com as provisões régias que, somadas, lhes

⁷² MELLO, Evaldo Cabral de. *A fronda dos mazombos*, op. cit. p. 129-131 e p. 135-136. “Na visão mascatal, a propensão ao endividamento representava uma tendência inata no comportamento dos pró-homens [senhores e lavradores]...daí que à açucarocracia fosse indispensável mudar de suserano a cada ciclo de trinta anos, de modo a livrar-se dos débitos contraídos no período”, o que de fato ocorreu com a eliminação do credor holandês, com a expulsão do governador Jerônimo de Mendonça Furtado em 1666 e com a guerra dos Mascates em 1710-1711. Cf, *ibidem*, p. 134.

⁷³ PRICE, Jacob. “Transaction costs. A note on Merchant credit and the organization of private trade”. In TRACY, James (ed.) *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 296.

aliviavam a situação. Mas, talvez, um golpe muito duro nos ganhos do setor mercantil tenha sido com o alvará de 17 de janeiro de 1757 que proibia cobrar juros maiores que 5% ao ano.⁷⁴ Contudo, não se sabe em que grau essa legislação incidiu na relação entre senhores de engenho e mercadores em Pernambuco e mesmo no resto da colônia.

A produção caribenha contava com outra fonte para despontar na produção açucareira: os créditos e os escravos adiantados pelos holandeses. Apesar de possuírem colônias produtoras de açúcar nas Índias Ocidentais (no Suriname e na Guiana) os holandeses, segundo as leituras de Jan de Vries, foram se tornando verdadeiros mercadores-banqueiros, que financiavam diretamente diversas *plantations* no Caribe. Além disso, esses mercadores-banqueiros realizavam o transporte ultramarino dos gêneros tropicais, faziam os seguros e vendiam as mercadorias com base no sistema de comissão. Esse financiamento das *plantations* por parte dos mercadores-banqueiros da Holanda só aumentou no decorrer do século XVIII e ele era realizado também para as colônias britânicas, francesas e espanholas. Esses últimos preferiam selar acordos com os holandeses, uma vez que eles eram os agentes que forneciam a mão de obra escrava.⁷⁵

Note-se, para sumarizar essa questão, que o endividamento do setor agrícola pernambucano não era novidade, recorrente que foi desde a época dos flamengos e permanecendo depois de sua retirada. Logo depois de saída a WIC, muitos empréstimos foram realizados para reconstruir engenhos e plantações de cana destruídos no período de guerras entre 1645-1654. Durante o período da reconstrução até meados da década de 1750, como visto, existiram vários pedidos feitos à coroa para aliviar as dívidas dos senhores e lavradores. Com a instalação de uma companhia monopolista de comércio em 1759 (a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba – CGPP), o fenômeno mais ou menos se repete, haja vista as elevadas dívidas deixadas à empresa durante e após o seu funcionamento. Pese o perigo de fazer tal paralelo, uma vez que não se depura de nenhuma forma a desvalorização da moeda entre os séculos XVII e XVIII, a

⁷⁴ SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa desde a ultima compilação das ordenações [...]*. Vol. 1. Lisboa: Tip. Maigrense, Correia da Cunha, 1830-1849, p. 486-488. Sobre as questões de crédito em Portugal, cf. ROCHA, Maria Manuela; SOUZA, Rita Martins de. Moeda e crédito. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da. (Org.) *História económica de Portugal. 1700-2000. O século XVII, vol. 1*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005, p. 209-236.

⁷⁵ DE VRIES, Jan. The Dutch Atlantic economies. In: COCLANIS, Peter A. (Edit) *The Atlantic economy during the seventeenth and eighteenth centuries. Organization, operation, practice and personnel*. South Carolina: University of South Carolina Press, 2005, p. 6-12. Um dos objetivos dos atos de navegação da Inglaterra, de 1651, era proibir que os holandeses adentrassem nesse ramo do negócio em suas colônias da América.

descapitalização da capitania pode ser aquilatada pela comparação das quantidades devidas aos holandeses, por volta da década de 1650 e aquelas devidas a CGPP, no início da década de 1780. Em 1655 o mestre de campo Francisco Barreto declarava a impossibilidade de a capitania pagar a dívida de 4.000 contos (10 milhões de cruzados) que tinha com os holandeses.⁷⁶ Número excessivamente alto quando comparado com as dívidas que produtores, comerciantes, fabricantes de sola e outros agentes deixaram para a CGPP, cerca de 1.451 contos de réis em 1780.⁷⁷

Algumas consequências, temperadas pelo endividamento crônico, fervilharam dessa tensão entre produtores e comerciantes durante a primeira metade do século XVIII. Com as arrematações das dívidas os engenhos pernambucanos ficaram desfabricados. É bem possível que, pensando na segurança do negócio e tendo em vista o retorno dos investimentos, os novos donos das fábricas dos engenhos executados tenham optado por fragmentar as suas vendas a múltiplos produtores. Também é possível que os próprios homens de negócios se aventurassem na gestão da empresa açucareira, possibilidade mais remota, haja vista o alto grau de separação entre os dois setores em Pernambuco. Além disso, não se pode esquecer a peculiaridade da economia açucareira no Brasil como um todo, a qual pressupunha uma divisão de tarefas bem nítida: de um lado os produtores que sempre precisavam de créditos e de outro os comerciantes que financiavam as produções. Entretanto, isso não vedava o acesso a engenhos por parte dos mercadores em Pernambuco.⁷⁸ Outra possibilidade é encarar o cenário do ponto de vista dos produtores. Nesse contexto, recorrer a unidades produtivas pequenas (incluindo poucos escravos) e pouco capitalizadas, era uma alternativa dos senhores e lavradores para atravessar futuras e frustrantes quitações de dívidas.

A reorganização do parque produtivo pernambucano foi a saída encontrada para se contornar o atrito entre senhores e mercadores e a crise do preço do açúcar. Isso foi feito com a multiplicação de engenhos pequenos, pouco capitalizados, produzindo açúcares desvalorizados e que trabalhavam com número de escravos reduzido. Por essas

⁷⁶ Cf. 1655, setembro, 27, Recife. CARTA do mestre-de-campo geral da capitania de Pernambuco, Francisco Barreto, ao rei D. João IV sobre as providências relativas à defesa de possível ataque dos holandeses, e a situação de miséria dos moradores da dita capitania. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 6, D. 543.

⁷⁷ [1780, julho, 27, Lisboa]. PROCESSO das listas dos débitos dos senhores de engenho, dos rendeiros e lavradores de açúcar, dos fabricantes de sola, dos negociantes e mercadores, e demais devedores à Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. AHU_ACL_CU_015, Cx. 137, D. 10206.

⁷⁸ SOUZA, George Felix Cabral de. *Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 130-133.

e outras razões - que serão tratadas mais abaixo - que se descarta a hipótese de Antônio Carlos Jucá de Sampaio, a qual desabona a própria ideia de crise do preço do açúcar pois, segundo ele, as flutuações dos preços em mercados de Antigo Regime não tiveram um efeito esperado no setor produtivo. De acordo com o raciocínio de Sampaio, o crescimento dos engenhos contrasta com a crise, uma vez que eles deveriam diminuir e não aumentar. O crescimento dos engenhos estaria ligado, então, não ao mercado, de vez que “o engenho não é só um bem econômico” ele é “fator de prestígio e poder político, sinônimo de acesso a escravos.” Tal fato contribuiria “para que a sociedade não se movesse pelo preço do açúcar.”⁷⁹ Apesar do inquestionável capital simbólico envolto na posse de um engenho, o qual não deve ser ignorado, Sampaio encarou o problema apenas tendo em conta os números globais e não considerou os aspectos qualitativos dos engenhos, como a descapitalização e a perda de produtividade ao longo do século XVIII. Alguns dados corroboram essa interpretação que se vem defendendo e mais uma vez a comparação com a Bahia é elucidativa.

Os engenhos pernambucanos eram pequenos quando comparados com os engenhos baianos. Em 1710 a Bahia tinha 146 engenhos e produziu 20.000 caixas. Nessa mesma data Pernambuco tinha 246 engenhos e produziu 12.300.⁸⁰ Isto é, com 100 engenhos a menos que Pernambuco, a Bahia produziu quase 8.000 caixas a mais. Em outros anos esses paralelos se repetem. Em 1759 a Bahia possuía 122 engenhos⁸¹ que produziram cerca de 12.000 caixas e que em 1761 alcançariam a marca de 15.000 caixas.⁸² Na mesma época, em 1761, Pernambuco tinha 268 engenhos, sendo 228 moentes, que em 1759 produziram 10.002 caixas e em 1761 chegaram a 12.288 caixas.⁸³ Mesmo com 106 engenhos a menos a Bahia produzia cerca de 2.000 caixas a mais que

⁷⁹ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 2. 1580-1720*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 387.

⁸⁰ ANTONIL, Andre João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Lisboa: na Officina Real Deslandesiana, 1711, p. 96.

⁸¹ SCHWARTZ, Stuart B. De ouro a algodão: a economia brasileira no século XVIII. In BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (orgs.). *História da Expansão Portuguesa*. Vol. III. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 96.

⁸² SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos*, op. cit...p. 404.

⁸³ 1759, março, 20, Recife. OFÍCIO do ouvidor-geral da capitania de Pernambuco, Bernardo Coelho da Gama e Casco, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a carga de açúcar, sola, atanados, couros e pau-brasil remetida ao Reino na frota de 1759. Anexos: 5 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 90, D. 7246. E 1761, fevereiro, 15, Recife. OFÍCIO da Mesa de Inspeção da capitania de Pernambuco ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo a relação da carga de açúcar, couro e sola que vai pela frota de Pernambuco. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 95, D. 7502.

Pernambuco. Apesar de a produção geral ter aumentado, parece que o cenário não mudou no final do século XVIII. Em 1798, a Bahia com 260 engenhos⁸⁴ produziu 758.848 arrobas.⁸⁵ O número de engenhos pernambucanos mais próximos desta data são os de 1780, que eram do total de 390,⁸⁶ os quais teriam produzido 388.811 arrobas em 1798.⁸⁷

Além de serem pequenos, os engenhos pernambucanos eram pouco capitalizados, o que resultava numa baixa produtividade. Isso se traduz na própria qualidade das unidades produtivas. Esses engenhos eram, em sua maioria, engenhos almanjarras⁸⁸ (movidos por tração animal), que produziam menos que os engenhos reais (movidos a água), sendo que estes últimos exigiam maior capital que os primeiros. Em 1639, existiam em Pernambuco 53 engenhos almanjarras (43%) e 69 engenhos reais (57%), num total de 122,⁸⁹ que produziram 8.288 caixas.⁹⁰ No ano de 1777 eram engenhos almanjarras 351 (95%) e reais 18 (5%) num total de 369, que produziram 5.780 caixas.⁹¹ O que comprova a queda de produtividade ao longo de mais de um século.⁹²

O ano de 1777 pode não ser adequado para comparação, já que por essa época, a capitania de Pernambuco foi acometida por uma terrível seca, contudo é um dos poucos anos em que se têm informações sobre a qualidade dos engenhos. E mesmo excluindo esse ano, continua um fato notório, como demonstra a Tabela 1.2. abaixo, que a produtividade de Pernambuco foi caindo, com algumas variações, desde o fim da

⁸⁴ SCHWARTZ, Stuart B. De ouro a algodão, *op. cit.*, p. 96.

⁸⁵ ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 360 e 375.

⁸⁶ FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Terra, Trabalho e Poder: O mundo dos engenhos no nordeste colonial*. Bauru: EDUSC, 2003, p. 158.

⁸⁷ Mapas de carga, depositados no AHU, de embarcações que saíram de Pernambuco em direção a Portugal.

⁸⁸ Também chamados de molinete. Cf. COUTO, Domingos Loreto. *Desagravos do Brasil e glórias de Pernambuco*. Recife: Fundação de Cultura, 1981, p. 176. Se referindo aos tipos de engenhos em 1798 o governador D. Tomás José de Melo falava que “o engenho, ou moe com água, ou com animais, os primeiros são mais complicados, e levam de quatro a cinco rodas; os segundos são mais simples, por isso mais perfeitos [...]” Cf. 1798, maio, 14, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as recomendações para se usar bois e arados para cultivar as terras, enviando uma breve descrição dos métodos do cultivo da terra manipulação dos gêneros que se exportam daquela capitania. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 202, D. 13809.

⁸⁹ FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Terra, Trabalho e Poder. Op. cit.*...p. 158.

⁹⁰ PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte. A escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. São Paulo: Hucitec, 1999, p. 81.

⁹¹ FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Terra, Trabalho e Poder. Op. cit.*, p. 158.

⁹² SCHWARTZ, Stuart. *Segredos Internos...op. cit.*, p. 113, considera que no período holandês as caixas tinham entre 20 a 24 arrobas, tomei como cálculo o meio termo de 22 arrobas por caixa. A produção para o ano de 1777 foi contabilizada através dos mapas de carga de embarcações, depositados no AHU, e a média de arrobas por caixa foi, para esse ano, 43,7. Ter-se-ia assim, em 1639, totais de 182.336 arrobas e, em 1777, totais de 252.981 arrobas. Dividindo-se as arrobas por engenho a conta ficaria assim: em 1639 uma produção de 1.494 arrobas por engenho e em 1777 uma produção de 685 arrobas por engenho.

presença holandesa. E, à propósito da seca, ela é um fator que deve ser relativizado, pelo menos para um ano específico. Em 1757, a desfabrição dos engenhos devido ao encurtamento do crédito vinha à tona, e causou “uma grande perda na melhor safra que se esperava perdendo-se muita cana, por não poderem [os engenhos] moer em tempo devido pela falta de fabrica proporcionada.”⁹³ A perda de produtividade pode ser atribuída às secas, como no caso específico de 1777, e à falta de crédito, como foi o caso do ano de 1757, assim como em outros anos. Portanto, não só as secas são sinônimos de baixa produtividade, o encurtamento de créditos teve seu papel também.

Tabela 1.2. Engenhos e produtividade em Pernambuco (1570-1780)

Ano	Moente	Fogo Morto	Total	Arrobas	Arrobas/engenho
1570			24		
1580			66		
1584			60		
1587			53		
1591			63	378.000	6.000
1612			122		
1620			150		
1622			119	544.072	4.572
1623			135	659.069	4.881
1627			140		
1630			150	396.000	2.640
1638	149	51	200	125.114	839
1639			122	182.336	1.494
1640	166	46	212	197.428	1.189
1655			109		
1710			246	430.500	1.750
1749	234	46	280	573.166	2.449
1751	232	43	275	474.129	2.043
1761	268	40	308	509.907	1.902
1763	268	40	308	210.306	784
1777			369	252.981	685
1780			390	245.414	629

Fontes: 1570, 1584, 1587, 1612 e 1627: Buescu, 1970, p. 66. (Somou-se os engenhos de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba). 1580 e 1620: Costa, 2000, p. 13. 1591 e 1622: Schwartz, 2011, p. 150. 1623: Mello, 2012, p. 35. 1630: para os engenhos ver Mello, 2007, p. 319; para a produção ver AHU_ACL_CU_015, Cx. 9. D. 873 de 1669 (tif, 0021). 1638: Puntoni, 1999, p. 78. 1639: Lisboa, 2014, p. 197. 1640: Puntoni, 1999, p. 85. 1655: Lisboa, 2014, p. 197. 1710: Antonil, 1711, p. 96. 1749: Para os engenhos cf. Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749, 1908, p. 477-478 e para a produção cf. Morineau, 1985, p. 153. 1751: para os engenhos ver Schwartz, 2011, p. 444, nota 35 e para a produção ver Morineau, 1985, p. 153. 1761: para os engenhos ver AHU_ACL_CU_015, Cx. 95. D. 7501 e para a produção ver AHU_ACL_CU_015, Cx. 95. D. 7502 e 7503. 1763: Para os engenhos ver BNRJ, Mapas Estatísticos de Pernambuco, 1763, BN, 03,01,038, a produção para esse ano foi contabilizada por meio dos mapas de carga de embarcações, depositados no AHU. 1777: para os engenhos ver Ferlini, 2003, p. 158. A produção para esse ano foi contabilizada a partir da documentação dos mapas de carga de embarcações, depositados no AHU. 1780: Para os engenhos ver D. 10.156. A produção para esse ano foi contabilizada por meio dos mapas de carga de embarcações, depositados no AHU.

⁹³ 1757, maio, 13, Recife. CARTA da Mesa da Inspeção da capitania de Pernambuco ao rei [D. José I], sobre a situação dos preços dos açúcares, e perdas existentes, e pedindo moratória para os senhores de engenhos. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6925.

Na tabela acima, percebe-se um nítido crescimento no número de engenhos, interrompido pela ocupação holandesa entre 1630 a 1654. Não se tem mais informações sobre a quantidade de unidades produtivas após 1780, mas o crescimento continuou, pois em 1802 foi proibida a construção de novos engenhos, salvo com licença do governador. Em 1818, segundo Pereira da Costa, Pernambuco teria ultrapassado a marca de 500 engenhos.⁹⁴ Entretanto, apesar de aumentarem, a sua produtividade foi decrescendo. Por exemplo, com 135 engenhos em 1623, Pernambuco conseguia produzir muito mais que os 268 engenhos em 1761. Levando em conta isso tudo, e sublinhando a perda de produtividade, acresce-se uma nova informação que ajuda a reforçar o argumento da reorganização do parque produtivo açucareiro de Pernambuco: a despeito das adversidades, a produção de açúcar aumentou ao longo do século, como mostra o Gráfico 1.2.

Gráfico 1.2. Exportações de arrobas de açúcar, com linha tendencial (1710 a 1807)

Fontes: Apêndice III

Esse talvez seja o traço mais fundamental da produção açucareira de Pernambuco no longo prazo. Ela conseguiu aumentar a produção geral durante um século se apoiando

⁹⁴ Cf. COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos. Vol. VII*. Recife: FUNDARPE, 1983, página 69 sobre a limitação da construção de novos engenhos e página 299 sobre o número de engenhos em 1818.

em unidades produtivas pequenas e pouco capitalizadas. Essa constatação será retomada ao final do trabalho para explicar como Pernambuco encarou a crise do preço do açúcar, conseguindo enfrentar a concorrência caribenha, assim como os próprios rivais das praças brasileiras, injetando no mercado açúcares a preços competitivos. O que ocorreu em Pernambuco não foi um crescimento intensivo, como na Bahia, mas sim um crescimento extensivo. Algo já notado por Frédéric Mauro.⁹⁵

Nesse cenário não se descarta a elasticidade do número de engenhos como um fenômeno muito forte. O caso de Itamaracá é paradigmático nesse sentido. Em 1612 essa capitania tinha 10 engenhos que subiram para 18 ou 20 em 1627.⁹⁶ No período da ocupação holandesa tinha 22 engenhos,⁹⁷ 10 em 1684,⁹⁸ 10 em 1710,⁹⁹ mais de 30 em 1729,¹⁰⁰ 28 em 1749,¹⁰¹ 12 em 1761¹⁰² e 51 engenhos em 1774.¹⁰³ Outro caso é o de São

⁹⁵ “[...] na Bahia se evolui da dispersão para a concentração” e “em Pernambuco evolui-se da concentração para a dispersão.” Cf. MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*, vol. 1. Lisboa: Editora Estampa, 1989, p. 258. A limitada expansão dos engenhos da Bahia encontrou respaldo numa legislação de 1681 que proibia a construção de novos engenhos, salvo algumas exceções. Rae Flory demonstrou a efetividade dessa lei, pois até 1755 a Bahia permaneceu, mais ou menos, com a mesma quantidade de engenhos que tinha em 1676, cerca de 130. Até onde foi possível verificar, Pernambuco só foi ter uma legislação semelhante que proibia a construção de novos engenhos em 1802, de acordo com as informações fornecidas por Pereira da Costa. Cf. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit., p. 24-27 e COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos*, op. cit., p. 69.

⁹⁶ BUESCO, Mircea. *História econômica do Brasil*, op. cit. p. 66.

⁹⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Bagaço da Cana*, op. cit. p. 199.

⁹⁸ 1673 – 1712. LIVRO DE REGISTO de consultas de Pernambuco, do Conselho Ultramarino. 1º vol.; 440x290 mm.; 265 fls. AHU_ACL_CU_CONSULTAS DE PERNAMBUCO, Cod. 265, 39 f.

⁹⁹ 1710, junho, 22, Itamaracá. CARTA dos oficiais da Câmara de Itamaracá ao rei [D. João V] sobre estarem arruinadas as fazendas dos moradores da mesma capitania, e pedindo que se passe provisão para que não seja executada as fábricas dos senhores de engenhos. Obs.: m.est. AHU_ACL_CU_015, Cx. 23, D. 2145.

¹⁰⁰ 1729, junho, 30, Goiana. CARTA dos oficiais da Câmara de Goiana ao rei [D. João V], pedindo se conceda aos senhores de engenho e lavradores de cana de Itamaracá a provisão que livrou de execução de bens os das capitanias de Pernambuco e da Bahia. AHU_ACL_CU_015, Cx. 38, D. 3459.

¹⁰¹ Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749. In: *Anais da Biblioteca Nacional*, v. XXVIII, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1908, p. 478.

¹⁰² 1761, fevereiro, 15, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre o envio das relações dos engenhos existentes nas capitanias de Pernambuco e da Paraíba, bem como os que se encontram de fogo morto. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 95, D. 7501.

¹⁰³ Ideia da população da capitania de Pernambuco (1774). In: *Anais da Biblioteca Nacional*. v. XL. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1923, p. 27.

Lourenço da Mata que tinha 6 engenhos no período da ocupação holandesa,¹⁰⁴ 29 em 1698,¹⁰⁵ 11 em 1749,¹⁰⁶ 17 em 1761¹⁰⁷ e 20 engenhos em 1774.¹⁰⁸

Alguns dados se depreendem quando se analisa a lista de engenhos de 1761, a única relação completa para Pernambuco do século XVIII e que possui o benefício de discriminar os proprietários.¹⁰⁹ Nela, constam 268 engenhos e, desses, tem-se os nomes de 240 senhores. Por essa lista, percebe-se que Pernambuco possuía uma baixa concentração de propriedades. Apenas 8 senhores tinham mais de um engenho, e nenhum tinha mais de dois, totalizando apenas 16 engenhos com algum grau de concentração (5,9% do total se se levar em conta o número global de engenhos ou 6,6% considerando somente o número global de proprietários informados).

É interessante comparar essa lista com uma relação de engenhos da Bahia de 1754-1755.¹¹⁰ A lista baiana é mais completa, informando todos os proprietários. A concentração de propriedades aqui é maior do que em Pernambuco. Dos 172 engenhos listados, 40 pertenciam a 20 senhores, 3 pertenciam a 1 senhor e 4 também pertenciam a 1 senhor, somando, portanto, 47 engenhos com dois ou mais proprietários (27,3% do total).¹¹¹ Infelizmente as listas não permitem capturar as divisões de propriedades entre as famílias, só entre indivíduos. De qualquer forma, a sua comparação permite vislumbrar algumas diferenças entre as duas regiões, podendo-se conjecturar que o grau de concentração dos engenhos por proprietários acompanhe, mais ou menos, algum suposto grau de concentração de engenhos por famílias ou associações.

Outros dados interessantes aparecem na análise e comparação das listas. Dos 240 engenhos pernambucanos com proprietários, 28 (11,6%) pertenciam a alguma instituição

¹⁰⁴ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Bagaço da Cana...op. cit.*, p. 199.

¹⁰⁵ [ant. 1698, novembro, 7, Pernambuco]. REPRESENTAÇÃO dos moradores e senhores de engenhos da capitania de Pernambuco ao rei [D. Pedro II], pedindo consentimento para transportarem os açúcares de São Lourenço da Mata para o Recife, nas caixas que comportam 60 arrobas, a fim de diminuir os custos de transportes. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 18, D. 1762.

¹⁰⁶ Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749...*op. cit.*, p. 477.

¹⁰⁷ 1761, fevereiro, 15, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre o envio das relações dos engenhos existentes nas capitanias de Pernambuco e da Paraíba, bem como os que se encontram de fogo morto. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 95, D. 7501.

¹⁰⁸ Ideia da população da capitania de Pernambuco (1774) ... *op. cit.*, p. 35.

¹⁰⁹ A lista transcrita se encontra no apêndice IV.

¹¹⁰ A lista transcrita se encontra no apêndice V.

¹¹¹ Apenas uma advertência necessária: é importante deixar claro que se está falando de concentração de propriedades de engenho, e não de concentração de terras. Rae Flory chegou a uma proporção diferente. Segundo ela, analisando a mesma fonte, somente 17% dos proprietários possuíam mais de um engenho. Cf. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, *op. cit.*, p. 58, nota 12.

religiosa ou simplesmente administrados por padres e 44 (18,4%) pertenciam a senhores com títulos militares (capitão, capitão-mor, mestre de campo, sargento mor e tenente). Já para a Bahia, apenas 11 engenhos (6,3%) pertenciam a alguma instituição religiosa ou administrados por padres em quanto que somente 2 engenhos (1,1%) estavam nas mãos de senhores com títulos militares.¹¹² Esse breve paralelo pode indicar duas coisas: 1) os engenhos em Pernambuco, devido as dificuldades creditícias dos mercadores, eram mais suscetíveis de serem administrados por instituições religiosas, o que não quer dizer que a concessão de crédito por parte dessas instituições fosse de grande monta e 2) a carreira militar e a propriedade de engenhos eram atividades muito mais próximas em Pernambuco do que na Bahia.

Além da baixa produtividade, os engenhos pernambucanos faziam açúcares de valor inferior ao dos baianos. Antonil indicou isso detalhadamente por volta de 1710, quando o açúcar baiano valia de 175 a 204 réis a mais que o pernambucano.¹¹³ Em 1731 um parecer anônimo relatava que os senhores de engenho de Pernambuco adulteravam a qualidade dos açúcares, dando-lhes preços que não valiam e recomendava que os açúcares pernambucanos fossem rebaixados de 100 a 200 réis em relação aos da Bahia.¹¹⁴ No ano seguinte, o rei D. João V reclamou dos açúcares que vinham de Pernambuco dizendo “que em partidas de 100 e 200 caixas senão acha uma fina, antes parece que se escolhem as piores entre as mais inferiores [...]”.¹¹⁵ Em 1737 a mesa dos homens de negócio em Lisboa recomendava fixar os preços do açúcar para todas as praças do Brasil. Todos os tipos de açúcar da Bahia levariam vantagem de 50 a 150 réis sobre os açúcares de Pernambuco, Paraíba e Rio de Janeiro.¹¹⁶ E D. José I chegou a decretar em 1751 que o açúcar baiano fosse superior em 100 réis a todos os tipos de açúcares pernambucanos.¹¹⁷

¹¹² Entre 1687 a 1718, do total de 130 engenhos aproximadamente, 23 senhores possuíam títulos militares. Cf. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit., p. 26-27 e 135.

¹¹³ ANTONIL, Andre João. *Cultura e opulência do Brasil*. op. cit...p. 100.

¹¹⁴ 1731, outubro, 28, Lisboa. CARTA ao rei [D. João V], sobre os motivos da ruína dos povos e comércio da capitania de Pernambuco, sugerindo algumas soluções para o aumento do comércio, da produção, do tráfico negreiro para com o Brasil, enviando parecer acerca da extração de ouro e diamantes. Anexo: 1 doc. Obs.: Documento sem autor. AHU_ACL_CU_015, Cx. 42, D. 3767.

¹¹⁵ 1733, janeiro, 24, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre as reclamações das Câmaras da capitania de Pernambuco referentes à falta de moeda naquela capitania. Anexos: 13 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 44, D. 3940.

¹¹⁶ 28 de fevereiro de 1737. REPRESENTAÇÃO da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio [em Lisboa] a D. João V, rei de Portugal, sobre medidas para impedir a ruína total dos três principais gêneros do Brasil: açúcar, tabaco e sola, dada à concorrência da produção estrangeira. Alberto Lamego. AL-050-012.

¹¹⁷ SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa desde a ultima compilação das ordenações [...]*. Vol. 1. Lisboa: Tip. Maignrense, Correia da Cunha, 1830-1849, p. 39.

Essa desvalorização do açúcar de Pernambuco pode estar ligada a vários fatores, e um deles é a descapitalização dos engenhos e, na raiz da falta de capitais, o conflito entre mercadores e produtores. Um relato do governador Luis Diogo Lobo da Silva ajuda a deixar mais clara essa questão. Em 1757 ele recomendava que as colheitas fossem feitas exclusivamente no verão, entre 15 de novembro e 15 de janeiro, tempo em que se conseguiriam tirar os melhores sucos da cana, pois nessa altura elas já estariam perfeitamente maduras.¹¹⁸ E era com esse método que os engenhos produziram as “qualidades mais finas [de açúcar] e de maior valor.”¹¹⁹ Mas, produzindo da forma como os engenhos costumavam produzir, aleatoriamente entre os meses de outubro e março, ele chegava a seguinte proporcionalidade (Tabela 1.3) quando comparado com o modelo mais produtivo que era o de limitar as colheitas e processamentos entre novembro e janeiro:

Tabela 1.3. Sazonalidade produtiva em Pernambuco na metade do século XVIII

Período	Duração	Carros de cana	Tarefas moídas	Pães de açúcar	Arrobas	Réis
Outubro a março	6 meses	1.500	100	970	2.300	2.410.000
Novembro a janeiro	3 meses	1.500	40	1.400	3.500	3.807.200

Fonte: AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6948

Tendo fé nas palavras do governador, os produtores deliberadamente processavam as canas em períodos fora do verão. Esse fato não deve ser encarado como ingenuidade por parte dos senhores e lavradores, como se eles ignorassem os melhores momentos para fazer açúcar. Isso, na verdade, poderia ser uma forma de eles produzirem açúcar mais rápido para pagarem seus credores e, conseqüentemente, amenizarem as dívidas. Mas, em consequência, o preço da agilidade era descontado no valor do açúcar, que

¹¹⁸ 1757, maio, 9, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre ser necessário um estabelecimento de uma Companhia de Comércio para a Costa da África, informando as novas invenções para reduzir os custos e aumentar a produtividade dos engenhos da dita capitania, feitas pelo juiz de fora João Rodrigues Colaço. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6913.

¹¹⁹ 1757, maio, 18, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o estado de ruínas em que se encontram os senhores de engenho e comerciantes daquela praça e pedindo a criação da Companhia que tanto imploram os comerciantes. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6948, f.7 – 7v. Conclusões muito semelhantes a do governador chegou Domingos Loreto Couto, seu contemporâneo. COUTO, Domingos Loreto. *Desagravos do Brasil*, op. cit, p. 180-182.

permaneceu inferior as demais capitanias do Brasil. No final do século XVIII, os açúcares de Pernambuco continuavam abaixo dos açúcares baianos e, acresce-se, foram ultrapassados pelos açúcares cariocas. A Tabela 1.4. mostra os preços dos açúcares das três praças brasileiras negociados em Lisboa entre 1796 e 1807.

Tabela 1.4. Preços do açúcar do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco (1796 a 1807)

Açúcar Branco				Açúcar Mascavado		
Ano	RJ	BA	PE	RJ	BA	PE
1796	2.450	2.800	2.200	1.230	1.650	1.250
1797	2.500	2.800	2.400	1.300	1.650	1.350
1798	2.800	3.000	2.650	1.800	1.900	1.700
1799	3.200	3.300	3.000	2.600	2.600	2.200
1800	2.200	2.400	2.600	1.400	1.350	1.250
1801	2.600	2.300	2.100	1.600	1.300	1.050
1802	1.625	1.325	1.450	875	700	700
1803	1.900	1.975	2.250	1.100	1.050	1.350
1804	2.400	2.400	2.400	1.700	1.700	1.700
1805	2.500	2.500	2.375	1.700	1.850	1.690
1806	2.200	2.200	2.350	1.600	1.600	1.750
1807	2.000	2.000	2.300	1.500	1.500	1.700
Média	2.365	2.417	2.340	1.534	1.571	1.474

Fonte: ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*, op. cit. p. 360-361 e 375-376.

Devido à descapitalização os engenhos trabalhavam com pouca mão de obra escrava e algumas evidências apontam para isso. Em 1675, o rei advertia para os moradores da Paraíba conservarem os indígenas em suas aldeias, pois chegara ao seu conhecimento que “os índios das aldeias de minha administração” eram utilizados como serventes na assistência das lavouras e fábricas dos engenhos “pela falta com que se achavam [os engenhos e lavouras] de cabedais para comprarem escravos de Angola.”¹²⁰ Em 1704 os oficiais da câmara do Recife reclamavam ao rei D. Pedro II, pedindo que as lavouras de cana pudessem empregar no mínimo três escravos por lavoura e não seis como era a lei, a qual, segundo eles, já estava sendo descumprida pelos senhores de engenho.¹²¹ Isto é, pela falta de braços, eram empregados escravos abaixo do permitido

¹²⁰ Códice nº 256, 1 vol. AHU. Registro de cartas régias para o governador de Pernambuco e Paraíba, e outras entidades dessas e de mais capitanias do Brasil. 1673-1698, 14v.

¹²¹ 1704, abril, 9, Recife. CARTA dos oficiais da Câmara do Recife ao rei [D. Pedro II] sobre a proibição aos lavradores com menos de seis escravos de cultivar cana-de-açúcar, e pedindo para que o cultivo da

por engenho. O parecer do governador de Pernambuco, Duarte Sodré Pereira Tibão, em carta ao rei D. João V de 1733, também indicava que os canaviais e até os engenhos trabalhavam com escravos abaixo do permitido. Nesse parecer o governador dava vistas a requisição da câmara de Alagoas que pedia que os lavradores fossem agraciados com provisão que impedisse a execução das suas dívidas, mesmo se as lavouras tivessem menos de seis escravos. O parecer do governador foi contrário ao pedido visto que

“o que tem concedido [as provisões para não executar as propriedades] aos senhores de engenhos e lavradores das mais capitanias do distrito deste governo, **de que só podem gozar os que tiverem seis escravos de trabalho e daí pra cima**, porque do contrário se seguirá que muitos com um, dois, três ou quatro escravos, por não pagarem o que devem se valerão de tomar partidos de canas por limitados que sejam, **o que redundará em prejuízo dos seus credores, e ainda em prejuízo seu [senhores e lavradores], porque ouço que muitos mercadores já por esta razão fogem de lhes fiar fazenda nem escravos [...]**”.¹²²

Em 1696 o alferes Antônio Carvalho Guimarães falava que os engenhos trabalhavam com oito escravos “para tanger os almanjarras”.¹²³ Em 1757, o Juiz de Fora, João Rodrigues Colaço, com o abono do governador Luís Diogo Lobo da Silva, falava de um método que iria diminuir o número de escravos por engenho, que a época era de oito, e que passariam a quatro. Um certo inventor chamado José Antônio da Costa elaborou uma ideia para diminuir o número de escravos por engenhos e recebeu aval do governador José César de Meneses para disseminar o plano em 1783. Os engenhos, segundo José Antônio da Costa, trabalhavam com 6 escravos e com o novo invento seria possível trabalharem com 3.¹²⁴ No ano seguinte, outro invento, de Bernardo José Cardoso, assegurava que se os engenhos trabalhassem com “4 bois e 2 negros” produziriam muito mais que os engenhos que “atualmente” se tocam com, no mínimo, “8 bestas e 4 negros.”

farinha de mandioca fosse realizado pelos lavradores com menos de três escravos. AHU_ACL_CU_015, Cx. 21, D. 1967.

¹²² 1733, junho, 20, Pernambuco. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei [D. João V], sobre a representação dos oficiais da Câmara da vila de Alagoas, pedindo que se declare que a provisão determinando que os senhores de engenho não sejam executados nas suas fábricas tenha validade também para os lavradores de cana. AHU_ACL_CU_015, Cx. 44, D. 4004. Grifo meu.

¹²³ [ant. 1696, outubro, 22, Cabo]. REQUERIMENTO do alferes Antônio Carvalho Guimarães ao rei [D. Pedro II], pedindo que se examine as informações que remete para construção de um engenho, capaz de moer sem água, bestas ou grande quantidade de escravos. Anexos: 5 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 17, D. 1711.

¹²⁴ 1783, janeiro, 20, Recife. 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 invenção de uma nova moenda para engenhos, mais segura e eficiente, por José Antônio da Costa. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 146, D. 10688.

¹²⁵ O interessante aqui não são, necessariamente, os novos inventos ou métodos de se fazer açúcar, mas sim as informações sobre o número de escravos que o novo invento pretendia diminuir.

Esses pequenos fragmentos documentais indicam para a peculiaridade pernambucana em empregar poucos escravos por unidades produtivas de açúcar. Traços que, por sua vez, são referendados por outras fontes. Na década de 1750, mais de 60% dos escravos que chegaram ao Recife foram remetidos para o Rio de Janeiro.¹²⁶ Fenômeno ainda sentido em 1763 quando, na ocasião, a população escrava da Capitania Geral de Pernambuco (englobando as anexas) era composta por apenas 23% de escravos.¹²⁷ Mapas de população discriminando cativos e livres são uma incógnita para Pernambuco. Na falta deles recorre-se a uma pequena sondagem de algumas de suas regiões. A Paraíba, por exemplo, tinha uma proporção de escravos para 1798, 1799 e 1802 que girava em torno de 22,3%, 22,5% e 20,9%, respectivamente.¹²⁸ Sirinhaém, à 77 quilômetros ao Sul do Recife, clássica região produtora de açúcar, tinha em 1788 apenas 36,5% de escravos.¹²⁹

¹²⁵ [ant. 1784, setembro, 13, Recife]. REQUERIMENTO de Bernardo José Cardoso à rainha [D. Maria I], pedindo o direito de cobrar, em arrobas de açúcar, o uso de uma nova moenda criada por ele. AHU_ACL_CU_015, Cx. 152, D. 11023.

¹²⁶ 1780, abril, 20, Lisboa. CARTA da Junta da Administração da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba à rainha [D. Maria I], sobre as cartas dos oficiais das câmaras de Olinda e Recife, e dos moradores da capitania de Pernambuco, pedindo a extinção da dita Companhia. Anexos: 16 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10156.

¹²⁷ BNRJ, Mapas Estatísticos de Pernambuco, 1763, BN, 03,01,038. Agradeço ao Prof. Dr. Maximiliano M. Menz por me fornecer esse dado.

¹²⁸ A população livre em 1798 era de 30.997 e a escrava de 8.897. Em 1799 a população chegava a 39.092 livres e 11.372 cativos. Em 1802 eram 40.168 pessoas livres e 10.667 escravos. Cf., respectivamente, 1799, julho, 31, Paraíba. 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 relativos aos preços, à exportação, à importação, ao movimento marítimo, à população, aos nascimentos, casamentos, mortes, e à ocupação dos habitantes da Paraíba, no ano de 1798. Anexo: 90 e 2ª vias docs. AHU-Paraíba, cx. 18. AHU_ACL_CU_014, Cx. 35, D. 2510, 1800, outubro, 1, Paraíba. 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 Paraíba referentes à importação, exportação, casamentos, nascimentos e mortes, do ano de 1799. Anexo: 9 docs. AHU-Paraíba, mç. 19. AHU_ACL_CU_014, Cx. 36, D. 2617 e 1803, dezembro, 29, Paraíba. OFÍCIO do [governador da Paraíba] Luís da Mota Fêo, [secretário de estado da Marinha e Ultramar] visconde de Anadia, [João Rodrigues de Sá e Melo] remetendo os mapas gerais de exportação, importação, habitantes, casamentos, nascimentos e mortes da Paraíba relativos ao ano de 1802. Anexo: 97. AHU-Paraíba, mç. 22. AHU_ACL_CU_014, Cx. 41, D. 2890.

¹²⁹ Sirinhaém tinha um total de 10.473 habitantes nesse ano de 1788. 1791, outubro, 31, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da população, referente ao ano de 1788, e justificando a demora do envio devido as dificuldades do Bispado em repassar as informações, por causa da distância e falta de recursos. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 178, D. 12472. E segundo Schwartz a sua população escrava era de 3.829. Cf. SCHWARTZ, Stuart. *Segredos Internos...op. cit.*, p. 289 e 439, nota 32. Sirinhaém nesse ano chegou a 51 engenhos. Sirinhaém ficava a 16 léguas de Recife.

Se se observa a importação de cativos provenientes da costa africana na primeira metade do século XVIII, constata-se que dentre as três principais praças do Brasil, a de Pernambuco demandava as menores porcentagens: do número global de escravos importados, o porto do Recife chamava para si a média de 21% do total. Proporção que diminuiria ainda mais na segunda metade do século XVIII, conforme a Tabela 1.5. mostra.

Tabela 1.5. Proporção de escravos importados por regiões de destino (1701 a 1807)

Períodos	Bahia	Pernambuco	Rio	Amazônia
1701-1750	46%	21%	32%	1%
1751-1807	36%	14%	44%	6%

Fonte: Trans-Atlantic Slave Trade Database. Banco de dados, online, que registra viagens de tráfico de escravos. <http://slavevoyages.org/>. Acessado em 20/06/2014. Cf. Apêndice XXI para os números completos. Agradeço a Maximiliano M. Menz por disponibilizar esses dados.

Essa baixa importação de escravos, contrastada com o elevado número de unidades produtivas de açúcar, só pode indicar que os engenhos pernambucanos trabalhavam com poucos escravos. Levando em consideração o baixo número de escravos e o grande número de habitantes da capitania, não surpreende que Pernambuco tenha sido palco de destaque para a população de trabalhadores livres e pobres, como bem explorou a pesquisa de Guillermo Palacios.¹³⁰ Esses trabalhadores, no último quartel do século XVIII, seriam fundamentais para explorar a nova atividade econômica da capitania, a produção de algodão.

Para se ter uma ideia de grandeza, as proporções de escravos para a Bahia mais próximas dessa data são as de 1712 e 1724, onde, respectivamente, a população cativa chegou a 55% e 57% do total de habitantes.¹³¹ Mais próximos são os dados estimados por Dauril Alden que calculou a população escrava para todo o Brasil, em 1782, como

Foram convertidos léguas para quilômetros, tomando a razão de 1 légua para 4,82 quilômetros. Essa conversão foi empregada no restante do trabalho.

¹³⁰ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na capitania geral de Pernambuco (1700-1817)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

¹³¹ Para o ano de 1712 cf. FEITLER, Bruno. *Nas malhas da consciência. Igreja e inquisição no Brasil. Nordeste, 1640-1750*. São Paulo: Alameda, 2007, p. 45-46. Para o ano de 1724 cf. SCHWARTZ, Stuart. *Segredos Internos...op. cit.* p. 87.

sendo de 49% da população global.¹³² Colocar em paralelo algumas regiões baianas, próximas à metade do século, ajuda a deixar mais claro a especificidade de Pernambuco. Veja-se, por exemplo, a descrição que o vigário José Nogueira da Silva fazia da freguesia da Purificação no recôncavo baiano em 1757. Segundo ele,

“a maior parte das Almas são negros escravos, que trabalham nos Engenhos, e lavouras de canas, **porque há Engenhos que tem mais de cem escravos, e lavradores de canas, mais de trinta**, havendo em suas casas poucas pessoas brancas e quando muito mulher e filhos, se são casados, porque com poucos escravos não faz conveniência lavar canas e **com menos de quarenta não pode Engenho algum fabricar açúcar**, moendo redondamente.”¹³³

Mesmo em algumas regiões baianas onde a produção do açúcar não imperava, a população não-branca era maioria. Para isso é só atentar para a descrição de 1757 que o vigário Antônio Rodrigues Nogueira fazia da freguesia de São Estevão do Jacuípe: “Consta esta Freguesia de 1.350 almas[...] Em toda esta gente somente se contão 20 homens brancos; tudo o mais são mulatos, mamelucos mestiços, e escravatura de negros, que plantão tabaco, e criam alguns gados Vacum e Cavallar.”¹³⁴ Uma proporção para a freguesia do Jaguaripe, outra região não açucareira, também dá conta de como a Bahia era fundamentada muito mais no escravismo do que Pernambuco: em 1757, nessa freguesia, 1.501 pessoas eram livres e 1.510 cativas.¹³⁵ O vigário José de Goes Araujo e Vasconcellos, relatava que na freguesia de Nossa Senhora do Nazaré do Itapicurú de Cima, à 193 quilômetros ao Norte de Salvador, região unicamente dedicada as roças e a criação de gado, a maior parte da população era composta por escravos.¹³⁶ Toda essa situação destoa muito daquela de finais do século XVI, quando Pernambuco tinha 10 mil escravos e a Bahia 3 mil.¹³⁷

¹³² ARRUDA, José Jobson de Andrade. A produção econômica. In: SERRÃO, Joel; MARQUES, A.H. Oliveira. *Nova História da Expansão Portuguesa. O império luso-brasileiro, 1750-1822. Vol. VIII*. Lisboa: Editorial Estampa, p. 94, citando ALDEN, Dauril, "the population of Brazil in the Late Eighteenth Century: a preliminary survey". *Hispanic American Historical Review*, May, 1963, vol. XLIII, nº 2.

¹³³ ALMEIDA, Eduardo de Castro e. *Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes no Arquivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Bahia. Vol. I*. Rio de Janeiro: Oficinas gráficas da biblioteca nacional, 1913, p. 203. Grifo meu.

¹³⁴ Ibidem, p. 209.

¹³⁵ Ibidem, p. 195.

¹³⁶ Ibidem, p. 223.

¹³⁷ MAURO, Frédéric. Portugal e o Brasil: a estrutura política e econômica do império, 1580-1750. In: BETHELL, Leslie. *América latina colonial. Vol. 1*. São Paulo: EDUSP, 2012, p. 463. Toda essa comparação não é para inferir que o escravismo em Pernambuco era irrelevante, muito menos tem o intuito de comprometer a própria ideia do escravismo, pois como alertou Moses Finley, definir uma sociedade escravista não necessariamente passa por “uma questão de totais numéricos”, mas sim da localização da mão de obra escrava nos setores econômicos da sociedade. Cf. FINLEY, Moses. *Escravidão antiga e ideologia moderna*. Rio de Janeiro: Graal, 1991, p. 83.

Nenhum desses números das regiões brasileiras, entretanto, chega ao menos perto do que foi o escravismo no Caribe holandês durante o século XVIII. Ai, a proporção de escravos chegou a aproximadamente 95% da população, o que significava uma razão de escravos para homens brancos em torno de 20:1. Além do mais, isso diz muito sobre o grau do capital investido nas colônias holandesas.¹³⁸ O Caribe inglês não ficava muito atrás. Barbados, uma das maiores produtoras de açúcar no século XVII e início do XVIII, ainda tinha 78,70% de sua população constituída por escravos em 1773.¹³⁹ Na Jamaica e em Santo Domingo, de longe as maiores produtoras de açúcar no último quartel do século XVIII, a população escrava era de, respectivamente, 89,7%¹⁴⁰ e 87,7%.¹⁴¹

Futuramente, a agricultura pernambucana de meados do século XVIII seria rememorada, em 1806, pelos integrantes da Mesa de Inspeção. Lembravam eles da criação da Mesa dizendo que “sendo de uma capitania assolada pelas calamidades que a história deste país conta e narra, era público e notório ser sua agricultura pequena e inferior à que então havia na capitania da Bahia”.¹⁴²

O parque produtivo de Pernambuco, depois de apontados todos esses fatores, fica melhor visualizado com o seguinte mapa.

¹³⁸ De VRIES, Jan. *The Dutch Atlantic economies. op. cit.* p. 18.

¹³⁹ DEERR, Noel. *The history of sugar. Vol. 1.* Londres: Chapman and Hall LTD, 1949, p. 166. Por volta do final do século XVII, Barbados tinha uma proporção semelhante de escravos: mais de 80%. Cf. FRAGOSO, João; KRAUSE, Thiago. *Sistemas atlânticos e monarquias na época moderna: anotações preliminares.* In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 2. 1580-1720.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 21.

¹⁴⁰ BURNARD, Trevor. *Planters, Merchants, and Slaves. Plantation Societies in British America, 1650–1820.* Chicago: The University of Chicago Press, 2015, p. 161.

¹⁴¹ GEGGUS, David Patrick. *Haitian revolutionary studies.* Indiana: Indiana University Press, 2002, p. 5. Para uma discussão geral sobre demografia escrava nas ilhas caribenhas do açúcar, Cf. BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no novo mundo. Do barroco ao moderno, 1492 – 1800.* Rio de Janeiro: Record, 2003, p. 487 a 537.

¹⁴² ANTT. Junta do Comércio, mc. 10 (cx. 38) Correspondência recebida das autoridades ultramarinas. Por isso mesmo o ordenado anual dos inspetores da Mesa da Bahia, de 400.000 réis, era maior do que o ordenado dos de Pernambuco, que recebiam 200.000 réis.

Figura 1.1 Mapa de Pernambuco e suas anexas

	Número de Engenhos				
	1630	1749	1761	1774	Distâncias (Km) do Recife
Rio Grande do Norte	2	4	2		337
Paraíba	20		20	37	125
Itamaracá	22	28	35	51	33
Igarauçu	10	30	28	52	28
Olinda	36	49	57	69	4,8
Recife	40	46	45	60	
Serinhaém	16	25	24	41	77
Una		8	10	23	96
Porto Calvo	10	18	14	34	159
Alagoas	6	27	27	30	284
Penedo		7	6	9	386

Fontes: 1630: Mello, O Bagaço da Cana, 2007, p. 319. 1749: Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749, 1908, p. 477-478. 1761: AHU_ACL_CU_015, Cx. 95. D. 7501. 1774: *Idéia da população da Capitania de Pernambuco [...] de 1774, passim*. Distâncias: *Idéia da população da Capitania de Pernambuco [...] de 1774, passim*. As distâncias, no original, estão em léguas. 1 légua = 4,82 quilômetros. Agradeço à Diego Martins e Jéssika Bezerra por elaborarem o mapa.

Uma especificidade da capitania de Pernambuco era que ela concentrava quase todo o despacho de mercadorias no porto do Recife. A produção açucareira do Rio Grande do Norte até Alagoas tinha que passar por Recife para atingir o reino. Mesmo a Paraíba, que tinha contatos diretos com Lisboa e Porto, tinha que mandar suas embarcações para seguirem em comboio junto com a frota de Pernambuco.¹⁴³ Uma olhada no mapa acima demonstra a dispersão geográfica de engenhos em Pernambuco. Por volta de 1630, 47% dos engenhos se localizavam fora da zona próxima do porto do Recife, regiões que englobavam as regiões de Olinda e Igarauçu. Essa proporção subiria para 55,5% em 1774. Existiu, portanto, uma leve dispersão de engenhos num período de 144 anos. Isso pouco quer dizer, uma vez que não se sabe a produção de açúcar por engenho. Mas quando se compara a localidade dos engenhos de Pernambuco com os da Bahia, tem-se uma melhor visualização da especificidade produtiva de Pernambuco e de como isso se refletia na circulação de mercadorias. A Bahia, ao contrário de Pernambuco, concentrava seus engenhos perto da região do porto de Salvador, mais especificamente na região do recôncavo baiano. Em 1724 o recôncavo concentrava cerca de 76% dos engenhos da Bahia e em 1757 chegava a 91%, proporção que se manteve na década de 1790.¹⁴⁴ As distâncias dos portos do sertão baiano para o porto de Salvador variavam de 7 à 77 quilômetros.¹⁴⁵ Mas é importante lembrar que essas distâncias eram percorridas dentro do recôncavo, portanto, menos suscetíveis as tormentas marítimas. Já em Pernambuco, tendo Recife como referência, as distâncias chegavam a 140 quilômetros quando se toma o exemplo da Paraíba, e a mais de 241 quilômetros quando se pega o caso de Alagoas e Penedo. E mesmo regiões como Itamaracá e Sirinhaém, apesar de próximas do porto do Recife, tinham que enfrentar as vicissitudes do mar.

¹⁴³ Para uma descrição das regiões produtivas de Pernambuco, cf. Apêndice XIX.

¹⁴⁴ 1724: SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos*, op. cit. p. 87. 1757: ALMEIDA, Eduardo de Castro e. *Inventário dos documentos*. op. cit. p. 178 – 234. Década de 1790: BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 40.

¹⁴⁵ FRANCA, Gonçalo Soares da. Dissertações da história eclesiástica do Brasil que recitou na academia brasílica dos esquecidos (1724). In: CASTELLO, José Aderaldo. *O movimento academicista no Brasil: 1641-1820/22*. São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, 1969, vol. I, tomo 5, p. 287 a 312.

O que se pode concluir de todos esses dados? Do ponto de vista do açúcar, a passagem do século XVII para o século XVIII foi de crise, mas não uma crise no sentido negativo de paralisação, mas sim no sentido de reajustamentos. A concorrência aumentou e os preços do açúcar caíram. As mudanças presenciadas nesse período em Pernambuco foram justamente formatações no parque produtivo para responder a essas adversidades. Ao mesmo tempo, essas mudanças foram pautadas por fenômenos peculiarmente internos da região, figurando o conflito entre senhores e mercadores como a sua marca mais notável. A mistura desses dois elementos resultou na resposta que Pernambuco deu ao mercado do açúcar. Seus açúcares eram mais baratos, o que lhe garantia mais saída. As pequenas unidades produtivas, mais seguras do ponto de vista dos financiamentos iniciais e menos arriscadas quando confrontadas com execuções de dívidas – além de trabalharem com poucos escravos – representaram o modo de produção que se concretizou no século XVIII como um todo. Uma das principais consequências disso foi que a produtividade por engenho diminuiu, mas a produção no geral cresceu. Assim, Pernambuco respondeu a um mercado consumidor europeu em expansão e diversificado. O próximo capítulo analisará como esse cenário – mas não só ele – teve repercussões no setor do transporte.

Capítulo 2. Sistema de transporte na primeira metade do século XVIII: as frotas comboiadas

Até agora, o que veio se discutindo foram alguns aspectos da história econômica de Pernambuco, principalmente os traços fundamentais que moldaram o seu parque produtivo na primeira metade do século XVIII e de como esse cenário foi grandemente influenciado pelo modo como os setores produtivos e comerciais se relacionavam frente à crise do preço do açúcar. Entretanto, esse quadro ficaria incompleto caso não se considerasse outro fator importantíssimo que ajuda a compreender um pouco melhor a situação da capitania nesse período: o setor do transporte ultramarino, nomeadamente na configuração que ficou conhecida como “sistema de frotas” ou de “frotas comboiadas”. Essa parte da pesquisa dedica algumas páginas para explorar os efeitos que esse sistema de transporte teve no setor produtivo e comercial e vice e versa.

Colocar todas as embarcações mercantis para navegarem em conjunto, escoltadas por uma ou mais embarcações de Sua Majestade preparadas para o combate no mar, tanto na ida quanto na volta, era uma forma de segurança acima de tudo.¹⁴⁶ Protegia tanto os comerciantes (diminuindo os seus riscos) como a fazenda real (garantindo a coleta dos impostos comerciais). Desde 1612 se cogitava a hipótese das embarcações entrarem no sistema de frotas comboiadas de forma definitiva, algo que, esporadicamente, aconteceu quando a segurança marítima ficava comprometida por algum conflito entre nações ou pela incidência maior de piratas e corsários.¹⁴⁷ No começo do século XVII, quando das

¹⁴⁶ No quinquagésimo parágrafo do regimento das frotas de 1736 segue que “sendo o principal destino dos comboios escoltar e proteger as embarcações dos particulares, devem procurar os seus comandantes com todo o desvelo conservá-las unidas, fazendo-lhe boa conserva, socorrendo-as nas suas necessidades, e defende-las dos inimigos, atendendo mais a cumprir este objeto que a procurar ocasiões de se combater com eles, ou aventurando sem necessidade a segurança do comboio, do que serão responsáveis.” Cf. [ca. 1736]. REGIMENTO do capitão-general da Armada Real ao capitão de Mar e Guerra e comandante da fragata Nossa Senhora de Assunção, comboio da frota de Pernambuco, Gonçalo Xavier de Barros Alvim. AHU_ACL_CU_015, Cx. 50, D. 4451. O sistema de frotas era rígido até certo ponto. Algumas embarcações recebiam privilégios para poderem navegar fora do corpo das frotas. Veja-se o caso dos moradores de Viana que receberam tal graça do Rei em 1674. Cf. 1673 – 1698. LIVRO DE REGISTO de cartas régias, provisões e outras ordens para Pernambuco, do Conselho Ultramarino. 1º vol.; 430x290 mm.; 285 fls. AHU_ACL_CU_CARTAS DE PERNAMBUCO, Cod. 256, fl. 9 v.

¹⁴⁷ A pirataria marroquina e argelina, bem como os corsários ingleses e holandeses, eram ameaças sérias na virada do século XVI para o século XVII. Cf. SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century: a socio-economic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*. Texas, tese de doutorado, 1975, p. 165. Ainda na década de 1780 a Junta do Comércio registrava o perigo dos argelinos para as embarcações mercantis. Cf. ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 123, f. 94 e 111v.

tentativas de sua implementação, foram os próprios mercadores que levantaram objeções acerca da matéria.¹⁴⁸ Só com as esquadras da Companhia Geral do Comércio do Brasil, na década de 1650, foi que o sistema de frotas tomou forma e obrigatoriedade e mesmo assim gerou certa animosidade dos mercadores do Porto e Viana que viram a centralidade de Lisboa - o porto de destino das frotas do Brasil - como uma ameaça aos seus interesses.¹⁴⁹ Dessa época até a década de 1760 – mais de um século, portanto - o sistema de frotas passou por várias modificações até ser extinto.

Nas primeiras experiências, as frotas das três principais praças brasileiras - Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro - saíam juntas de Portugal e se dividiam na chegada do litoral brasileiro, ficando em suas respectivas praças por alguns meses esperando embarque. Depois de carregadas, as frotas eram obrigadas a se juntarem novamente, da mesma forma como vieram, e seguiam todas em comboio até o reino.¹⁵⁰ Visto que o tempo da colheita de cada região era diferente, as frotas não conseguiam honrar as suas obrigações e isso fez com que, em 1674, elas pudessem partir separadas: uma para o Rio de Janeiro e outra frota conjunta para a Bahia e Pernambuco. Isso também gerou algumas querelas e, em 1680, optou-se por empregar uma frota para cada praça, configuração que vigorou até o fim desse sistema de transporte. Entretanto, em momentos de aguda crise diplomática e militar, as frotas voltavam à configuração posta em prática na década de 1650.¹⁵¹

Obrigando as embarcações a saírem e retornarem todas juntas tinha pelo menos quatro implicações relevantes do ponto de vista econômico. 1) Reduzia a ligação entre a metrópole e as colônias: na melhor das hipóteses as frotas faziam contato anual com as colônias e, na pior, o intervalo de uma frota para outra poderia chegar a mais de dois anos. 2) Existia o problema operacional de armar frotas compostas de 20, 30 e 40 embarcações. Armar frotas, não no sentido militar, mas no sentido econômico - ou seja, o de conseguir carga, carregar, preparar os aprestos, pagar os custos, etc. - poderia demorar meses nos

¹⁴⁸ SCHWARTZ, Stuart. *A Commonwealth within Itself. The Early Brazilian Sugar Industry, 1550–1670*. In: SCHWARTZ, Stuart. *Tropical Babels: sugar and the making of the Atlantic World, 1450–1680*. The University of North Carolina Press, 2004, p. 175.

¹⁴⁹ SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century*, *op. cit.*, p. 137 e 167.

¹⁵⁰ HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005, p. 260-261.

¹⁵¹ GUEDES, Max Justo. *Segurança e navegação nos séculos XVI-XVIII. Navios artilhados, frotas e comboios*. In: *História naval brasileira*, vol. II, tomo II. Rio de Janeiro, 1979, p. 102-103.

portos coloniais. A demora em porto acarretava em custos para os proprietários de embarcações. Quanto mais tempo em porto, mais gastos eram despendidos para se manter a tripulação. Os mercadores também eram afetados, pois quanto mais tempo nas praças coloniais, mais eles perdiam a oportunidade de aproveitar alguma alta momentânea de preços na metrópole. 3) Muitas embarcações seguindo juntas em viagem diminuía a velocidade do percurso, o que agravava ainda mais o segundo fator. 4) E quando todas as embarcações chegavam aos portos, acontecia um fenômeno econômico de excesso de oferta. As frotas inundavam os mercados (tanto coloniais como metropolitanos) com muitos produtos ao mesmo tempo, o que fazia diminuir seus preços.

Por isso não deve causar surpresa o apreço que os mercadores britânicos tinham pelas frotas, principalmente porque no momento de chegada delas ao porto de Lisboa os preços das mercadorias caíam. Ademais, eles achavam esse sistema de transporte bem organizado e seguro. A organização do mercado também era melhor medida por eles em termos de frotas do que em termos de embarcações soltas. Quando uma frota chegava do Brasil, era certa a abundância de mercadorias ofertadas de uma só vez. E como as embarcações das frotas se aglutinavam num só lugar para o desembarque, era mais fácil para os mercadores irem cobrar as dívidas daqueles que iam retirar as mercadorias no porto. Existia o lado ruim também, que os próprios estrangeiros admitiam. As frotas, obviamente, eram mais lentas que os navios soltos, e por conseguinte, os lucros demoravam mais para se realizar. Além disso, esse sistema de transporte gerava “severas flutuações de preços nas Américas”.¹⁵² Com a demora das frotas, os açúcares acumulados nas praças coloniais, mais a produção das safras que não paravam de cessar, geravam estoques e causavam uma depreciação dos preços. No outro lado do Atlântico, ocorria o oposto, já que com a demora das frotas o açúcar tendia a aumentar de preço.¹⁵³

Por outro lado, para os coloniais e metropolitanos, o sistema de frotas ficou conhecido mais pelos seus problemas do que pela sua importante função de segurança. Essa constatação vale para todas as capitanias, mas Pernambuco parece que foi a que mais teve problemas com esse tipo de transporte. Uma rápida, porém fundamental, comparação entre os tempos de viagens redondas (de ida e volta) entre a Bahia e Pernambuco nos seus

¹⁵² CHRISTELOW, Allen. “Great Britain and the Trades from Cadiz and Lisbon to Spanish America and Brazil, 1759–1783,” *Hispanic American Historical Review*, 27 (Feb., 1947), p. 8.

¹⁵³ SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century*, op. cit., p. 170.

contatos com o porto de Lisboa dão maior credibilidade as informações qualitativas que serão exploradas daqui em diante.

Tabela 2.1. Viagens de ida e volta (em dias) de Lisboa a Pernambuco e Bahia, 1717 a 1755.

Frota de Pernambuco		Dias	Frota da Bahia		Dias
Saída de Lisboa	Chegada em Lisboa		Saída de Lisboa	Chegada em Lisboa	
08/04/1717	25/11/1717	231	08/04/1717	25/11/1717	231
11/11/1721	28/07/1722	259	07/09/1720	26/08/1721	353
17/04/1725	30/11/1725	227	16/02/1725	02/10/1725	229
06/04/1726	17/01/1727	286	20/03/1726	19/11/1726	244
27/08/1727	03/06/1728	280	01/05/1727	15/12/1727	228
19/01/1729	05/10/1729	260	26/06/1728	05/01/1729	193
30/04/1730	06/04/1731	341	29/05/1729	29/12/1729	214
10/10/1731	26/07/1732	289	04/04/1730	02/12/1730	242
24/02/1733	25/09/1733	214	27/05/1731	22/02/1732	271
			28/07/1732	09/03/1733	224
04/06/1737	10/07/1738	401	06/06/1737	12/11/1737	159
27/04/1739	04/04/1740	342	27/04/1739	30/01/1740	278
05/04/1744	05/01/1745	275	13/12/1744	01/08/1745	231
19/09/1748	21/07/1749	305	23/04/1746	24/01/1747	276
08/01/1752	19/09/1752	255	14/11/1747	29/10/1748	349
21/09/1753	16/09/1754	360	03/04/1751	25/04/1752	387
21/12/1754	24/09/1755	277	04/12/1752	07/09/1753	277
			01/03/1755	10/09/1755	193
Mediana		278,5	Mediana		236,5
Média		287	Média		254

Fonte: MORINEAU, Michel. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*. Paris: Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1985, p. 202-204.

As viagens de ida e volta na rota Lisboa-Pernambuco-Lisboa demoravam mais que as viagens na rota Lisboa-Bahia-Lisboa, de acordo com as datas fornecidas por Michel Morineau. Mas o que surpreende mais é fato de que o tempo de viagem de Pernambuco a Lisboa (75 dias) ser menor que o tempo de viagem da Bahia a Lisboa (84

dias).¹⁵⁴ Nada mais natural, de vez que o porto do Recife estava mais perto de Lisboa do que o porto de Salvador. Além disso, a frota da Bahia, visto que maior, teoricamente deveria demorar mais para carregar, com maior tempo em porto para acomodar as mercadorias. Esses vestígios indicam, assim, que o problema da lentidão da frota de Pernambuco estava não na distância percorrida, mas sim no tempo despendido em porto. Cabe, então, verificar o que acontecia em Pernambuco no tempo das frotas.

Desde que tomou corpo, na segunda metade do século XVII, o sistema de frotas foi raramente contestado pelos governadores, oficiais e funcionários da coroa. Mas os registros deixados informam que a organização das frotas era de extremo trabalho, que levavam a recorrentes reajustes, afetando tanto as instâncias régias como particulares.¹⁵⁵ As causas do atraso das frotas estavam ligadas, essencialmente, a três fatores que serão explorados daqui em diante: o tempo climático, as distâncias das regiões produtoras em relação ao porto do Recife e, por fim, o próprio arbítrio dos agentes mercantis e produtores na deliberada e indeliberada intenção de retardarem a saída das embarcações.

Assim como para a colheita e a moagem da cana, a temporalidade do transporte ultramarino também dependia das condições climáticas. Particularmente perigoso e desaconselhável era realizar os transportes, tanto por terra como por mar (seja de curta ou longa distância), nos períodos de inverno - ou “invernadas” como os coevos denominavam - que eram períodos de chuvas fortes e constantes. De acordo com os oficiais da câmara do Recife, as invernadas começavam em março e terminavam em agosto. Os açúcares, por sua vez, eram produzidos entre setembro e fevereiro.¹⁵⁶ O que referenda aquela crítica do governador Lobo da Silva quando denunciava que a colheita

¹⁵⁴ PINTO, Virgílio Noya. *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1979, p. 136.

¹⁵⁵ Inclusive, segundo Smith e Lobo, com as frotas a irregularidade e a falta de embarcações se tornaram maiores que no período anterior de vasos soltos. Cf. SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century*, op. cit., p. 168. LOBO, Eulália Lahmeyer. As frotas do Brasil. *Jahrbuch für geschichte von staat, wirtschaft, und gesellschaft. Latein-amerikas*. IV (1967), p. 467.

¹⁵⁶ AHU. Códice nº 267. Consultas, sobre representações de várias entidades das capitanias de Pernambuco, Paraíba do Norte e Ceará. 1749-1807. Consulta de 1752, f. 32v. Sazonalidade também comprovada por BOXER, Charles R. *O Império marítimo português. 1415-1825*. São Paulo: Cia das Letras, 2002, p. 105.

era realizada em períodos desapropriados. Da mesma forma, essa informação vai ao encontro de outros registros produzidos pelas próprias câmaras e por diferentes autoridades ao longo da primeira metade do século XVIII, os quais atestavam que, mesmo durante as invernadas, os açúcares ainda estavam em confecção.

Depois da frustrante experiência da frota de 1671, que teve que esperar para sair de Pernambuco em 1672,¹⁵⁷ a câmara de Olinda, em 1676 e 1677, pedia uma nau de guerra exclusiva para carregar anualmente os açúcares, independentemente da escolta de frotas de outras capitanias. Essa era a época em que a frota de Pernambuco deveria acompanhar a frota da Bahia no caminho de volta para o reino. O Conselho Ultramarino aprovou a ideia e citou Salvador Correia de Sá para reforçar o argumento. Para Correia de Sá, deveria haver uma frota para cada capitania, as quais partiriam de Portugal em diferentes datas para coincidir com as épocas de colheitas, específicas para cada região.¹⁵⁸ E isso foi seguido, em menor ou maior grau, dependendo da conjuntura de segurança dos mares, daí em diante.

Porém, em 1693, o provedor da fazenda real de Pernambuco pedia ao rei que as frotas não chegassem a Pernambuco nas invernadas, em junho, quando os ventos eram fortes e contrários, cujas tormentas eram capazes de naufragarem embarcações na chegada ao porto. Pedia que a frota partisse de Portugal em fins de setembro ou no começo de outubro e que saíssem de Pernambuco em fins de março ou começo de abril. As frotas chegariam a Pernambuco no verão e primavera, “livres de tormentas”, no tempo em que “se estão recolhendo os frutos, moendo os engenhos e conduzindo os açúcares com toda a suavidade e abundância de mantimentos”.¹⁵⁹ Já os oficiais da câmara de Olinda, porta vozes por excelência dos senhores de engenho, tinham uma opinião diferente. Em 1695 eles requisitavam que a frota partisse de Portugal em junho, de modo que não chegasse a Pernambuco no mês de março, pois era nesse mês que “os engenhos estão moendo, e era

¹⁵⁷ 1672, agosto, 8, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao príncipe regente D. Pedro, sobre o que escreveu o governador da capitania de Pernambuco, Fernão de Sousa Coutinho acerca do carregamento de açúcar nos navios da frota da Companhia do Comércio. AHU_ACL_CU_015, Cx. 10, D. 957.

¹⁵⁸ 1677, agosto, 11, Olinda. CARTA dos oficiais da Câmara de Olinda ao príncipe regente [D. Pedro] sobre pedido de nau de guerra exclusiva para comboiar os navios carregados de açúcar da capitania de Pernambuco. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 11, D. 1087.

¹⁵⁹ 1693, agosto, 18, Recife. CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], João do Rego Barros, ao rei [D. Pedro II], sobre o estado em que os navios da frota chegaram a dita capitania, as perdas das fazendas que traziam, os prejuízos dos comerciantes locais, e pedindo para que se mude a data da saída da frota do Reino, a fim de que possa chegar ao Brasil durante o verão. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 16, D. 1608.

impossível o conduzir-se a caixaria e moerem os engenhos” de vez que “não havia cabedal para tudo, nem os senhores de engenho o podiam fazer”.¹⁶⁰

Um pouco mais de dez anos depois, o governador Sebastião de Castro e Caldas, pedia que as frotas entrassem e saíssem de Pernambuco no verão. O Conselho Ultramarino deu parecer positivo ao rei, recomendando que a frota saísse de Portugal em setembro para chegar ao Recife no verão.¹⁶¹ Nova mudança sobre as frotas aconteceu em 1734 e, de novo, a opinião divergente era da câmara, só que dessa vez da do Recife. Naquele ano, acharam melhor partir de Pernambuco em julho, ou seja, no inverno, para que o carregamento dos navios casasse com as épocas de colheita e transporte até o Recife. Os oficiais da câmara explicavam ao rei que homens de negócios, comissários, senhores e lavradores de Pernambuco reclamavam que a frota chegava em época imprópria e que ficava pouco tempo no porto. Para eles, o melhor tempo para a estadia da frota era de abril a agosto, porque os engenhos já estariam acabando as moendas das canas em fins de março e, desse mês até agosto, poderiam realocar os carros e escravos do engenho para fazer o transporte das caixas até o porto.¹⁶² Entretanto, ainda em 1734, um decreto do rei reordenou as partidas das frotas do Brasil, alterando um decreto de 30 de novembro de 1724. O que passava a valer era que o comboio de Pernambuco partisse de Lisboa em 15 de novembro e que saísse de Pernambuco em 15 de Abril.¹⁶³

Doze anos depois veio nova orientação. Em 1746 o rei fixava a saída das frotas de Lisboa em 15 de novembro e a saída de Pernambuco em 15 de maio e não mais em 15 de abril. As frotas de Pernambuco, portanto, ganharam um mês a mais de folga para carregarem seus frutos. O rei e o Conselho Ultramarino reforçavam que era “por bem regular a saída das frotas dos portos do reino e do Brasil em dias certos por evitar muitos prejuízos, que do contrário resulta ao comércio e aos contratos reais” e que “a demora da

¹⁶⁰ 1695, maio, 9, Olinda. CARTA dos oficiais da Câmara de Olinda ao rei [D. Pedro II] sobre a partida da frota do Reino de modo que volte de Pernambuco por todo mês de junho. Anexo: 1 doc. Obs.: m. est. AHU_ACL_CU_015, Cx. 17, D. 1683.

¹⁶¹ 1708, agosto, 25, Pernambuco. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Sebastião de Castro e Caldas, ao rei [D. João V], sobre a conveniência da entrada e saída das frotas no verão e da falta de dinheiro na dita capitania. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 23, D. 2093.

¹⁶² 1734, agosto, 18, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre a carta dos oficiais da Câmara de Recife informando o tempo de chegada e permanência da frota. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 47, D. 4184.

¹⁶³ 1734, setembro, 29, Lisboa. DECRETO do rei D. João V ordenando a alteração dos meses da saída das frotas que partem do Rio de Janeiro, Salvador e Recife. AHU_ACL_CU_015, Cx. 47, D. 4235.

frota de Pernambuco neste reino é mais do que se deu as outras”.¹⁶⁴ Adicionava ainda para “se não esperar, nem admitir desculpa, a não sair a frota no tempo determinado, ainda que fiquem os navios, que tiverem mora culpável [...]”.¹⁶⁵ Já em novembro de 1753 o rei decretou que a frota de Pernambuco deveria partir da colônia em 20 de maio. Mais uma vez a ordem era para que se respeitassem esses termos e que as frotas não “se detenham a esperar quaisquer navios”.¹⁶⁶ A decisão para as frotas saírem em maio do Recife permaneceu até 1759.¹⁶⁷ Nesse ano houve nova modificação, e doravante a frota deveria sair em primeiro de março.¹⁶⁸

A última frota comboiada de Pernambuco, e que foi a primeira e única da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (CGPP), deveria sair de Lisboa em 8 de abril de 1760.¹⁶⁹ Ela chegou em Pernambuco no dia 23 de setembro daquele ano,¹⁷⁰ e saiu “redundantemente carregada”, não exatamente em primeiro de março, mas uma semana antes, em 22 de fevereiro de 1761.¹⁷¹ Depois dessa frota, os vasos começaram a zarpar

¹⁶⁴ AHU. Códice nº 266. Consultas acerca de vários assuntos respeitantes à capitania de Pernambuco – 1712-1749. 289f.

¹⁶⁵ Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749. In: *Anais da Biblioteca Nacional*, v. XXVIII, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1908, p. 144-145.

¹⁶⁶ SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa desde a ultima compilação das ordenações [...]*. Vol. 1. Lisboa: Tip. Maignrense, Correia da Cunha, 1830-1849, p. 175.

¹⁶⁷ Luís Diogo Lobo da Silva, assim que chegou em Pernambuco como governador em 1756, lançou bando para a frota sair dia 20 de maio. Em 1757, o secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, também determinava que a frota saísse de Pernambuco em 20 de maio. Já em 1758, Lobo da Silva escrevia que, devido a boa saída que tinham os gêneros, seriam necessárias duas frotas anuais para Pernambuco. Recomendava o governador que a frota saísse de Pernambuco em 20 de abril, momento em que não haveriam tormentas. Cf. 1756, março, 4, [Pernambuco]. OFÍCIO de João de Melo sobre a viagem feita até a capitania de Pernambuco, a posse do governador da dita capitania, [Luís Diogo Lobo da Silva], e a colocação de um bando para partida da frota; informando também sobre a enchente ocorrida na praia de Tamandaré, no mesmo dia do terremoto em Portugal, estando duas pessoas desaparecidas. AHU_ACL_CU_015, Cx. 80, D. 6691, 1757, junho, 5, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre o atraso na saída da frota da capitania de Pernambuco devido o inverno rigoroso. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6993 e 1758, julho, 8, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando que o atraso da frota de Pernambuco causa muitas perdas aos comerciantes e lavradores do açúcar; e que deu ordens para se continuar o corte da madeira e que já possui carga para cinco navios e dando informações acerca do rendimento do donativo e da dízima. AHU_ACL_CU_015, Cx. 86, D. 7106.

¹⁶⁸ 1759, junho, 24, [Lisboa]. ESCRITO de D. João ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo os mapas e o diário recebido do capitão de Mar e Guerra, Gonçalo Xavier de Barros e Alvim, da sua viagem à capitania de Pernambuco. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 91, D. 7292.

¹⁶⁹ 1760, abril, 6, Lisboa. INFORMAÇÃO sobre a partida da frota de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 93, D. 7397.

¹⁷⁰ 1760, outubro, 10, [Recife]. OFÍCIO do [capitão] Manoel de Mendonça e Silva sobre a viagem da frota de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 94, D. 7433.

¹⁷¹ 1761, fevereiro, 15, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, remetendo

em pequenos grupos de duas a cinco embarcações, cujas saídas ficavam dispersas ao longo do ano. Daí em diante, cada vez menos as embarcações sentiram a necessidade de viajarem em conjunto. As embarcações da Bahia e do Rio de Janeiro só iriam receber autorização régia para navegarem soltas em 1766.

Até aqui, já deve ter ficado claro que houve todo um impasse nas determinações sobre a saída das frotas e que todos esses indícios apontam como causa a situação climática das invernadas. Não obstante, além de não se dever esquecer o reverso das invernadas, isto é, as secas, é importante ter em conta que as razões naturais estavam assentadas num ambiente infra estrutural montado durante muito tempo pelas populações coloniais, tais como os caminhos fluviais e os terrestres. E afora isso, estavam cimentadas sobre um modo de produção bem peculiar à capitania de Pernambuco: a dispersão das unidades produtivas e a dependência do setor produtivo para com os créditos mercantis.

Tendo em conta a dispersão das unidades produtivas e o fato de toda, ou quase toda, a produção de açúcar ser obrigada a escoar pelo porto do Recife, era natural que as frotas atrasassem esperando a chegada das safras produzidas em lugares distantes, dos sertões de dentro e dos sertões de mar, o que era ainda mais dificultado pelas invernadas. Então, o problema estava, em parte, ligado ao descompasso entre produção, transporte terrestre e escoamento ultramarino.

Em 1743 os oficiais da câmara de Olinda diziam que alguns engenhos ficavam muito longe do Recife, de 77 a 96 quilômetros, e que necessitavam “ao mesmo tempo, moer as canas, conduzir açúcares, plantar,” buscar pau Brasil nas matas e que tudo isso estava dificultado pela falta de bois.¹⁷² Declaração semelhante à feita em 1695 pela

mapa geral da carga da frota de Pernambuco e informando os reparos feitos em quase todos os navios da mesma. Anexos: 4 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 95, D. 7503.

¹⁷² 1743, abril, 8, Olinda. CARTA dos oficiais da Câmara de Olinda ao rei [D. João V], sobre o carregamento dos navios, feito em tempo determinado sem se levar em conta as invernadas e inundações que dificultam a condução do açúcar e outros gêneros, solicitando que a expedição das frotas fique à disposição e arbítrio do governador da dita capitania, [Henrique Luís Pereira Freire de Andrada]. AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5042.

mesma câmara.¹⁷³ Além de essa informação declarar a distância como um problema, ela também é indicativa em apontar a falta de cabedal para colocar em funcionamento todas as atividades essenciais para a produção e o transporte do açúcar de forma conjunta.

O problema das distâncias também era combinado com o problema das invernadas, como já se mencionou. Em 1757, ao mesmo tempo em que os açúcares ainda estavam em processamento no momento da chegada das frotas, caixas de outros lugares não paravam de chegar para o despacho. Mesmo assim, a frota não ia plenamente cheia porque a invernada retardou os carregamentos. Segundo o ouvidor geral da capitania de Pernambuco, João Bernardo Gonzaga, todas as embarcações que foram aos portos do Norte buscar açúcar se achavam presas nas enseadas.¹⁷⁴ Situação já conhecida por volta de 1741, quando o governador Henrique Luís Pereira Freire dizia que a demora do carregamento do açúcar se deu por causa do

“terrível inverno de chuvas e tormentas de que senão lembram os homens que de sessenta anos a esta parte assistem nestas capitanias, reduzindo estas léguas pela terra dentro o mar, trazendo todos os rios quase todas as pontes que havia neles, **pondo-se totalmente intratável a navegação deste porto para o Sul para a condução das caixas, e da mesma forma dos Portos do Norte para este, fazendo-se também invadiáveis os caminhos da terra.**”

Algumas produções do interior, que dependiam dos rios para chegarem ao porto do Recife, tiveram que ser negligenciadas. Relata o caso de uma embarcação que foi destruída em um dos rios que se ligava ao porto do Recife.¹⁷⁵

Algo semelhante é registrado na frota de 1755, onde os detalhes fornecidos pela documentação ajudam a ver mais minuciosamente a relação entre sazonalidades e escoamento mercantil. Nessa frota, inusitadamente, o comandante decidiu partir com ela antes do tempo definido, e não depois como era de praxe. Ela não saiu de Pernambuco no dia 20 de maio, mas sim no dia 14 de maio, o que gerou uma grande confusão. Um pouco antes, no dia 12, o já mencionado ouvidor João Bernardo Gonzaga, escrevia a algum

¹⁷³ 1695, maio, 9, Olinda. CARTA dos oficiais da Câmara de Olinda ao rei [D. Pedro II] sobre a partida da frota do Reino de modo que volte de Pernambuco por todo mês de junho. Anexo: 1 doc. Obs.: m. est. AHU_ACL_CU_015, Cx. 17, D. 1683.

¹⁷⁴ 1757, maio, 22, Recife. OFÍCIO do [ouvidor-geral da capitania de Pernambuco], João Bernardo Gonzaga, sobre a inspeção feita na frota que chegou à dita capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6973.

¹⁷⁵ 1741, agosto, 29, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Henrique Luís Pereira Freire de Andrada, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Antônio Guedes Pereira, sobre a preparação da frota; as chuvas e tormentas que dificultam o transporte do açúcar; o abastecimento da ilha de Fernando de Noronha; as dificuldades dos senhores de engenho para aquisição de escravos na Costa da Mina, por preferirem o tabaco oriundo da Bahia; a concessão de sesmarias e a necessidade de se enviar amarras para proteger os navios reais que chegam ao porto da dita capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 57, D. 4899. Grifo meu.

secretário que talvez a frota não saísse no dia 20, como ordenado, por causa das marés desfavoráveis. Conjecturava que talvez pudesse sair nos dias 25, 26 e 27. Mas se fosse esperar até esses dias chegariam mais carregações de caixas “dos portos circunvizinhos”, que dependiam para chegar ao porto do Recife das mesmas marés desfavoráveis que impediam a própria saída da frota. E se elas chegassem, demorariam mais tempo para fazer as transferências dos carregamentos, atrasando, por consequência, a partida da frota. Para essas novas caixas chegarem ao porto eram necessárias “embarcações ligeiras”, as sumacas, que fariam a escolta nas marés desfavoráveis. O problema também era que essas embarcações não eram em número suficiente.

Já o escrivão da Mesa de Inspeção acrescentava que os “capitães dos navios de Lisboa” diziam que seus vasos “estavam abarrotados e não queriam que se lhes repartisse mais carga alguma.”¹⁷⁶ Já os navios da cidade do Porto estavam em

“meia carga, e poderiam levar mais, se acaso não sair antes do dia 20, porque ainda vem concorrendo muitas caixas, que se não poderão recolher antes a esta praça, ou por falta de embarcações, ou pelas invernadas, ou porque ainda muitas se estão tirando das formas, **pois este ano chegarão a moer muitos engenhos até quase o fim de abril.**”

Por esse motivo foi feito uma devassa pelo ouvidor João Bernardo Gonzaga, antes do dia 20, “sobre os que impediram a carga das frotas, retendo por fora as caixas para este ou outros ferir.” Escrevia também que o comandante da frota já estava saindo no dia 14 e dentro de dois dias todos os navios mercantes deveriam acompanhá-lo. Aconteceu que, desde o dia 12 até o dia 14, chegaram 7 embarcações dos portos do sertão trazendo mais caixas de açúcar e que não poderiam ser embarcadas. Caso embarcassem, a data de saída da frota ficaria comprometida e, ainda, outras embarcações que estavam vindo ao Recife exigiriam o mesmo benefício. Ou seja, na visão do comandante, ou a frota saía dia 14 ou ultrapassaria o termo pré-fixado. Isso explica o porquê de as embarcações do Porto irem com meia carga para o reino.

O ouvidor informava que as embarcações que ligavam o Recife com os portos circunvizinhos chegaram a fazer de 3 a 4 viagens no tempo em que a frota do reino estava ancorada, algo que durava, aproximadamente, 3 meses. A Mesa de Inspeção, informava o ouvidor, era a favor de que os navios aceitassem a carga recém-chegada, visto que eles

¹⁷⁶ 1755, maio, 12, Recife. OFÍCIO do ouvidor-geral da capitania de Pernambuco, João Bernardo Gonzaga, sobre a expedição da frota. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 79, D. 6549. O documento informa os nomes desses capitães. Grifo meu.

estavam saindo antes do dia 20 e que estavam com pouca carga. Visão próxima da do ouvidor que reclamava da frota ficar pouco tempo em Recife, sendo que os navios de Lisboa ficaram 3 meses, e os do Porto pouco mais de 1 mês.¹⁷⁷ A discordância para com os pareceres da Mesa de Inspeção e do ouvidor, veio com a ríspida opinião do provedor da fazenda, conferindo credibilidade as decisões do comandante, pois

“cumpriu com sua obrigação, porque o alvará da lei dá sim faculdade para sair antes do dia destinado, estando a frota pronta, mas não para exceder o termo fixo, que se não deve alterar mais que somente para aqueles casos acidentais e superiores [a] qual não é a de não ter chegado toda a carga, porque este se podia acautelar e prevenir com se ter mandado mais cedo, sabendo-se o dia infalível da partida [...]”¹⁷⁸

Para o provedor, a culpa das embarcações não irem com suas lotações devidamente preenchidas, residia na própria irresponsabilidade dos carregadores e interessados, de vez que eles sabiam a data de partida das frotas e não se preveniram em mandar seus carregamentos antecipadamente. Mas, a despeito disso, é possível levantar outra hipótese além dessas que foram descritas. Note-se que as caixas negadas que estavam chegando a Recife, enquanto a frota estava nas vésperas da partida, eram de regiões periféricas e de reduzida influência mercantil (por exemplo, Alagoas que mandou 192 caixas e Sirinhaém que mandou 20 caixas).¹⁷⁹ Pode-se supor que havia um acordo entre armadores e carregadores para não se aceitarem mais açúcares, medida que ajudaria a elevar os preços em Lisboa. As caixas sobressalentes dessa safra, como nas de outras, só iriam para o reino na frota futura, algo que reduzia o seu valor.

Um ano depois, em 1756, os homens de negócios da praça de Pernambuco, talvez traumatizados pelos eventos de 1755, escreviam ao rei, pedindo que a frota que havia chegado em Recife em fevereiro partisse para o reino, tão somente, no dia 20 de maio. Pediam também que, se caso houvesse tempo desfavorável para a partida, se pudessem carregar mais açúcar nas embarcações. Aproveitavam para pedir que a frota não ficasse mais na incumbência do comandante, mas sim que fosse passada para a Mesa de Inspeção

¹⁷⁷ 1755, maio, 17, [Pernambuco]. CARTA da Mesa [da Inspeção da capitania de Pernambuco] ao rei [D. José I], informando os motivos que impediram a lotação completa da frota de Pernambuco. Anexos: 5 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 79, D. 6585.

¹⁷⁸ AHU. Códice nº 267. Consultas, sobre representações de várias entidades das capitanias de Pernambuco, Paraíba do Norte e Ceará. 1749-1807. 72v-73v.

¹⁷⁹ 1755, maio, 17, [Pernambuco]. CARTA da Mesa [da Inspeção da capitania de Pernambuco] ao rei [D. José I], informando os motivos que impediram a lotação completa da frota de Pernambuco. Anexos: 5 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 79, D. 6585.

ou para o governador.¹⁸⁰ Dessa vez, o mesmo provedor da fazenda foi mais brando no parecer que deu ao Conselho Ultramarino. Disse que “quando há alguma razão justa que deva fazer suspender alguns dias a partida das frotas, o governador” consultando a “Mesa de Inspeção e comandante [da nau de guerra], possa dilatá-la, contanto que não exceda oito dias do assinado na resolução de Vossa Majestade [...]”¹⁸¹

Seja como for, esses casos demonstram como os açúcares demoravam em chegar ao Recife, em grande medida, por causa das distâncias das regiões produtoras. Os oficiais da câmara do Recife, em 1734, informavam, mais ou menos, sobre a geografia produtiva açucareira de Pernambuco. Na opinião deles, a metade da produção vinha por terra e a outra metade por mar.

[...] os caminhos que servem de passagem aos carros que conduzem as caixas, que serão a metade pouco mais ou menos das que se fabricam no distrito daquele governo e a outra metade se não pode conduzir senão em barcos e sumacas que navegam por aquela costa de mar em 72 léguas de distância [347 quilômetros], que tantas há de Goiana à barra de São Miguel das Alagoas, esta 57 léguas [275 quilômetros] ao Sul daquele Recife, e aquela 15 [72 quilômetros] para o Norte dele [...]¹⁸²

É muito difícil saber se essa proporção é algo próxima da verdade. Para ter uma dimensão exata, o ideal seria saber a produtividade de cada engenho e ver por quais meios, terrestres ou fluviais, eles escovam suas produções. Tais informações são impossíveis de obter, pelo menos para a capitania de Pernambuco. Contudo, observando a Figura 1.1., pode-se ter uma breve ideia de como era o deslocamento das caixas de açúcar. Por lógica, era provável que os açúcares de Recife, Olinda e Igaráu se locomovessem por rios e caminhos de terra. Os açúcares das demais regiões, muito provavelmente se locomoviam exclusivamente por rios e mar. Tendo em consideração essa hipótese, ter-se-ia que 55,5 % dos engenhos se utilizavam do transporte marítimo para escoar suas produções em 1774. Em 1761 seriam 51,5%, em 1749 seriam 48,4% e em 1630 seriam 47%. À luz

¹⁸⁰ 1755, maio, 17, [Pernambuco]. CARTA da Mesa [da Inspeção da capitania de Pernambuco] ao rei [D. José I], informando os motivos que impediram a lotação completa da frota de Pernambuco. Anexos: 5 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 79, D. 6585.

¹⁸¹ AHU. Códice nº 267. Consultas, sobre representações de várias entidades das capitanias de Pernambuco, Paraíba do Norte e Ceará. 1749-1807. 76f.

¹⁸² 1734, agosto, 18, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre a carta dos oficiais da Câmara de Recife informando o tempo de chegada e permanência da frota. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 47, D. 4184. Grifo e conversões minhas.

desses dados, torna-se plausível, portanto, o informe dos oficiais da câmara do Recife, e ainda indica para o aumento dos serviços internos de transporte fluviais e marítimos.

O tempo de espera da frota no porto do Recife, teoricamente, demoraria em torno de 2 a 3 meses. Esses prazos quase nunca eram cumpridos, excedendo em algumas semanas ou até um mês. Um caso excepcional foi a frota que chegou a Recife em 14 de novembro de 1753 e que só partiu em 20 de maio de 1754 demorando, assim, seis meses em porto.¹⁸³ Observar a organização e os preparativos das frotas pode ser uma forma de entender um pouco melhor esses problemas de atraso.

Mediante decreto real de 1755, quando a frota chegasse aos portos do Brasil dever-se-ia emitir edital declarando o dia de sua partida (determinação que já havia sido decretada em 1753) e que informasse também uma data de carregamento dos armazéns ou trapiches, antes de as cargas serem postas nas embarcações ultramarinas. Os efeitos que chegassem aos armazéns e trapiches depois das datas prefixadas nos editais não poderiam ser transportados. Os custos de transporte dos portos do sertão até o porto de exportação seriam cobertos pelos próprios donos dos gêneros.¹⁸⁴ Os ministros de justiça e fazenda, ouvidores e juízes de fora e demais oficiais não poderiam interferir na administração das frotas, que era somente da incumbência da Mesa de Inspeção.¹⁸⁵ Entretanto, como já se sabe, esses demais oficiais tinham papel ativo na organização das frotas.

Tem-se uma descrição relativamente detalhada da organização do transporte ultramarino na colônia por meio da frota de 1757, que saiu de Lisboa em 27 de dezembro de 1756 e chegou ao Recife em 29 de janeiro - viagem rápida, aliás. Ao chegar a Recife o comandante da frota, João da Costa de Brito, mandou papéis ao governador anunciando sua chegada. “Passado algum tempo chegou o ouvidor, [e o] presidente da inspeção” para averiguar a nau de guerra e pegar a chave das escotilhas. Tudo conforme o regimento das frotas, segundo o comandante. Três dias depois, esvaziavam-se os mantimentos dos navios que foram recolhidos nos armazéns, tarefa que o comandante e o presidente da

¹⁸³ 1754, maio, 17, Pernambuco. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís José Correia de Sá, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Diogo de Mendonça Corte Real, sobre os problemas gerados com a demora das frotas. AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6358.

¹⁸⁴ Para se ter uma ideia, no ano de 1777, “cada caixa de açúcar pesando 35 arrobas, peso bruto, procedente dos engenhos de Sirinhaém, pagava quatro patacas de transporte aos barcos que se incumbiam desse serviço.” Cf. Anais Pernambucanos. vol. VI – 1740-1794, P. 366.

¹⁸⁵ SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa...vol. 1*, p. 347-349.

Inspeção assistiram.¹⁸⁶ “Como a viagem foi tão breve” sobrou bastante mantimento. O comandante acertou com os “companheiros” para venderem essas sobras para que “se compre o que for necessário para a torna viagem,” mas cuidando para não haver descaminhos. Fez bando para se partir em 20 de maio e, de forma que tinha bastante tempo para aprontar os navios, escreveu que “se eu me puder adiantar alguns dias [para partir], o ei de fazer.” Previo chegar a Lisboa em 10 de agosto, “pouco mais, ou menos”.¹⁸⁷ Mas a frota não saiu em 20 de maio.

O ouvidor geral da capitania de Pernambuco, João Bernardo Gonzaga, encarregado de administrar o carregamento da frota, ficou impossibilitado para tal tarefa durante 2 meses por causa de um fluxo reumático que o fez ficar de cama. Enquanto pôde, deu ordens do leito, mas durante dez dias passou a obrigação para o juiz de fora. Em 22 de abril começou a se recuperar. Pedia desculpas ao rei pela enfermidade e que entenderia se fosse desterrado por isso.¹⁸⁸ Com a saúde de volta, gastou três dias “inteiros e sucessivos” para visitar os navios mercantes e a nau de guerra. Tarefa penosa, de vez que as embarcações ficavam num lugar chamado “poço”, “que é um lugar de costa braba”, onde se despejavam as aguadas. A embarcação para manter o equilíbrio no mar precisava de lastro. E esse lastro, pelo menos nessas embarcações, eram águas e pedras. Embarcava-se com barris de água doce e na medida em que a tripulação a consumia, a substituíam por água salgada do mar. O problema que aconteceu com essa frota era que a nau de guerra vinha com barris encravados em pedras miúdas, na qual a atividade da aguada só seria possível se se bombeassem esses líquidos, algo impossível no lugar do poço. Segundo o ouvidor, foram essas as querelas que impediram a partida da frota no tempo previamente acertado.

¹⁸⁶ “Os mantimentos de torna viagem da Nau de Guerra foi preciso recolherem-se aos armazéns, que sua Majestade tem para isso bons e bem acondicionados, porque se ficassem a bordo voltariam corruptos ou seria preciso que se fizessem outros com nova despesa.” Cf. 1757, maio, 22, Recife. OFÍCIO do [ouvidor-geral da capitania de Pernambuco], João Bernardo Gonzaga, sobre a inspeção feita na frota que chegou à dita capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6973.

¹⁸⁷ 1757, fevereiro, 12, Recife. OFÍCIO do [comandante da frota da capitania de Pernambuco], João da Costa de Brito, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre a viagem feita pela dita frota para a capitania de Pernambuco. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6872.

¹⁸⁸ 1757, maio, 20, Recife. OFÍCIO do [ouvidor-geral da capitania de Pernambuco], João Bernardo Gonzaga, sobre a diligência que realizou nos navios da frota que chegaram àquele porto, fazendo considerações acerca do estado dos senhores de engenho e dos requerimentos que estes enviaram ao Reino. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6960.

O problema das aguadas e do lugar do poço não passou despercebido em outra ocasião. Em 1744, o governador Henrique Luís Pereira escrevia que

“as embarcações daquele porto [do Recife], por que não podem ir os navios do poço, em que dão fundo quando chegavam a ele para cima, sem que **para descarregarem muita parte da carga que trazem em águas vivas, o que lhe tirava o tempo em que se deviam consertar e crenarem antes de tomarem carga, e da mesma forma irem acabar de carregar ao mesmo poço**, sendo-lhe preciso também haver águas vivas, não podendo jamais ir para cima nem voltar para baixo todos em umas, tanto que **havia qualquer tempo levava uma lancha de ir e vir ao poço um dia inteiro com grande perigo**, havendo também a impossibilidade de não poderem sair nos tempos determinados, por ser preciso de marés, em que bradas para saírem a vê-la [...] por ser tempo de terras por causa do porto, o que rara vez sucedia em uma só ocasião de águas, pelo que vão dar fundo”¹⁸⁹

Atracar em Recife, no período colonial, não deveria ser coisa fácil. Antes de as embarcações chegarem ao porto de desembarque/embarque elas precisavam, primeiro, descarregar parte das cargas e se livrar das aguadas em um ponto perto do cais. E era no lugar do poço, que era a entrada para o porto do Recife, que se fazia isso. Porém, era necessário ter cuidado nessa parte e retirar o peso do navio na medida certa para ele continuar em equilíbrio e, muito importante, conseguir passar incólume pelos bancos de areia.¹⁹⁰ Depois de feito esse trabalho, que não deveria ser rápido, a embarcação chegava ao porto propriamente dito para descarregar. Na volta, o mesmo processo deveria ser observado. Carregava-se parte das mercadorias para o navio poder passar com facilidade pelos bancos de areia e depois, com o auxílio de embarcações menores, ia-se preenchendo a lotação dos vasos. A visualização desses e de outros lugares que foram e serão citados, encontra-se na Figura 2.1. O lugar do poço ficava justamente entre os pontos 1 e 3.¹⁹¹ E

¹⁸⁹ AHU. Códice nº 266. Consultas acerca de vários assuntos respeitantes à capitania de Pernambuco – 1712-1749. 288v-289f. Grifo meu.

¹⁹⁰ Afora os bancos de areia existiam outras balizas a serem desviadas pelas embarcações. Em 1718 o governador Manuel de Souza Tavares falava que haviam muitas âncoras no leito do rio que dificultavam o acesso das embarcações ao porto. Quem deveria limpar o fundo seria o patrão mestre da costa. E quem pagaria pelos seus serviços seriam os donos das âncoras. Cf. ACU. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 275. O problema persistiu por muito tempo. Ainda em 1788, “as embarcações que vinham a este porto, perdiam as âncoras no fundo, e muitas vezes por falta de aparelhos próprios, e outras para não se demorarem, deixavam esses ferros, e retiravam-se.” O governador D. Tomás José de Melo mandou o patrão da barra recolher essas âncoras para devolve-las aos seus donos ou para leiloá-las. Cf. COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos, 1740-1794. Vol. VI*. Recife: Arquivo Público Estadual, 1954, p. 94-95.

¹⁹¹ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. *A alfândega de Pernambuco: história, conflitos e tributação no porto do Recife (1711-1738)*. Recife: Universidade Federal Rural de Pernambuco [dissertação de mestrado], 2016, p. 21.

CAPÍTULO 2. SISTEMA DE TRANSPORTE NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVIII: AS FROTAS COMBOIADAS

o banco de areia pode ser visto exatamente no ponto 4, como a próprio legenda do documento indica.

Figura 2.1. Planta do Recife por volta da metade do século XVIII

Fonte: ANTT. Manuscritos do Brasil. Descrição de Pernambuco, liv. 43.

Legenda: 1. Barra grande que tem 42 palmos de fundo, de maré baixa mar. 2. Barra do Picam. 3. Forte do Mar. 4. A obra do molhe, as linhas de pontilhos significa o banco. 5. Recifes. 6. Barreta. 7. Forte do Bum. 8. Tenalha da chama da cidadela. 9. Igreja de N. S. do Pilar. 10. Rua do Pilar. 11. Reduto que existe. 12. O que

está demolido. 13.Rua da Cruz. 14.Rua da Cadeia. 15.Rua da Senzala. 16.Rua dos Tanoeiros. 17.Rua dos trapiches. 18.Matriz do Corpo Santo. 19.Rua do Vigário. 20.Rua do encantamento. 21.Rua do Matos. 22.Igreja da Madre de Deus. 23.Ruas da Madre de Deus. 24.Rua da Moeda. 25.Forte de Matos, as linhas de pontilhos é o que descobre de maré vazia. 26.Ponte do Recife, por onde se comunicam estas duas povoações uma com a outra. 27.Palácio das duas torres. 28.Convento de São Francisco. 29.Rua de São Francisco. 30.Cadeia que existe. 31.Rua do hospital dos Terceiros. 32.Rua das cruces. 33.Igreja do Hospital. 34.Ruas que vão para o Hospital. 35.Quarteis dos soldados. 36.Casa da pólvora. 37.Rua da Polé Velha. 38.Rua Nova. 39.Igreja de N. S. da Conceição dos Soldados. 40.Rua das trincheiras. 41.Rua das laranjeiras. 42.Ruas do Rosário. 43.Igreja de N. S. do Rosário dos Pretos. 44.Rua do Crespo. 45.Convento dos Padres da Companhia. 46.Rua do Colégio. 47.Rua da Praia. 48.Igreja de N. S. do Livramento dos Pardos e sua rua. 49.Rua das três pontas. 50.Rua do fogo. 51.Igreja de São Pedro dos clérigos e suas ruas. 52.Convento de N. S. do Carmo e sua rua. 53.Ruas das hortas. 54.Igreja de N. S. do terço e sua rua. 55.Convento de N. S. da Penha e suas ruas. 56.Rua da praia dos coqueiros e o mais que vai sem números são novas ruas sem nome. 57.Fortaleza das três pontas. 58.Aterro dos afogados. 59.Ponte da Boa Vista. 60.Ponte Velha de Pedra. 61.Nova Terra. 62.Praça de N. S. da Conceição da Boa Vista. 63.Igreja da Senhora. 64.Rua Nova. 65.Igreja de Santa Cruz. 66.Igreja de São Gonçalo. 67.Rua de São Gonçalo. 68.Ilha de Tomas Coque.

Tanto os problemas no poço, como nos bancos de areia, resultavam em entraves ao despacho de mercadorias. Também relacionado às deficiências na infraestrutura portuária de Recife estava a “falta de trapiches em que se recolham as caixas dos quais se carregam facilmente nos navios, como se tem e se faz na Bahia e Rio de Janeiro [...]”. Da mesma forma, a qualidade dos trapiches e armazéns deixava a desejar, uma vez que era grande o “número de caixas molhadas que ficavam nos trapiches de noite expostas ao rigor do tempo por não serem fechados” como relata uma consulta do Conselho Ultramarino em 1734.¹⁹²

Muito tempo depois esse problema não foi resolvido e, em 1754, várias reclamações e pareceres chegaram ao mesmo órgão dizendo que um trapiche do Recife era incapaz, pela sua pequenez, para absorver tanto as fazendas que chegavam como as que se despachavam. Soma-se a isso o problema de proteção, pois ali as fazendas não estavam isentas de furtos. Era um trapiche alugado no valor de 200.000 réis por cada frota, cujo dono da propriedade era um tal de Fernando Xavier de Mendonça. Também a alfândega, que era alugada no valor de 350.000 réis por ano, ficava em sua propriedade. O juiz de fora, João Rodrigues Colaço, pedia ao rei que comprasse a propriedade por “20 mil cruzados, ou menos”. Pretendia o juiz de fora obrar algumas reformas nesse espaço, “fazendo-se embaixo um grandioso armazém para as fazendas molhadas e de peso, e em

¹⁹² 1734, agosto, 18, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre a carta dos oficiais da Câmara de Recife informando o tempo de chegada e permanência da frota. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 47, D. 4184.

cima para as fazendas de fio.” Perto dali se encontravam também a casa dos contos, o juiz da alfândega e provedor da fazenda.

Pelo o que o juiz de fora escrevia, existiam outros trapiches em Recife. A sua ideia era comprar, além do acima citado, outro trapiche e construir mais um, totalizando três armazéns, para que todas as mercadorias “se embarcassem pelo trapiche de Vossa Majestade.” O trapiche de José Vaz Salgado¹⁹³, um dos grandes homens de negócios de Pernambuco, era o outro depósito que o juiz de fora queria comprar e que segundo ele renderia de 4 a 5 mil cruzados. Os gastos das compras dos trapiches seriam facilmente recuperados, uma vez que “as caixas de açúcar que viessem para a praça, se recolhessem todas no dito armazém de baixo e pagando, o mesmo que pagam aos mais, que são 2 tostões.” Para ajudar nessas compras também seria vendida a casa dos contos, uma vez que ficaria sem utilidade, já que iria ser transferida para o local dos trapiches. Essas medidas eram necessárias, pois do jeito que estava, causava muitos empecilhos. Dizia o juiz de fora que, na época das frotas, se escondiam as caixas e os couros para retardar a partida do comboio. A medida do juiz de fora era, então, a de juntar fiscalidade e despacho de mercadorias num só lugar para evitar esses problemas. ¹⁹⁴

A resposta só veio em julho de 1757. Nela o Conselho Ultramarino informava ter consultado também o governador de Pernambuco, o qual abonava o pedido do juiz de fora. O governador recomendava até mesmo comprar toda a propriedade de Fernando Xavier, de vez que o trapiche ficava encostado a outras casas, numa rua chamada “rua do trapiche”. A proposta do governador era usar toda aquela área como alfândega, trapiche e lugar da Mesa de Inspeção. Dizia também que “o sitio mais conveniente ao estabelecimento da alfândega é o em que está situada presentemente a atual, tanto pela comodidade dos negociantes como por facilitar o embarque e desembarque das fazendas sem dependência de marés”. Esses armazéns, segundo o governador, comportariam cerca

¹⁹³ Sobre a biografia de José Vaz Salgado, cf. MARQUES, Teresa Cristina. José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII. *Textos de História*, 2007, vol. 15, nº 1/2, Brasília, p. 243-257. Assim como: SOUZA, George F. Cabral de. Nos sertões e no Atlântico. A trajetória de um grande comerciante na América portuguesa do século XVIII. In: LISBOA, Breno Almeida Vaz. et. al. (org.) *Essa parte tão nobre do corpo da monarquia. Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII*. Recife: Editora UFPE, 2016.

¹⁹⁴ 1754, maio, 12, Recife. CARTA do juiz de fora que serve de provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, João Rodrigues Colaço, ao rei [D. José I], informando a situação do edifício que serve como alfândega e pedindo construção de um novo. AHU_ACL_CU_015, Cx. 76, D. 6353. Domingos Loreto Couto informava ter o Recife 4 trapiches por volta de 1759, “que dão pronta a carga e descarga das embarcações” e “ao pé delas a alfândega e a casa dos contos”. Cf. COUTO, Domingos Loreto. *Desagravos do Brasil e glórias de Pernambuco*. Recife: Fundação de Cultura, 1981, p. 155.

de 2.600 caixas de açúcar e, durante a estadia da frota, teriam um papel importante. “No decurso da frota, ao tempo do embarque de umas recolherem outras e por este modo vir a entrar cinco ou seis mil caixas, e as vezes mais [...]” Cada caixa pagaria 200 réis para ficar nos armazéns. Para esse novo depósito seriam necessários 2 guindastes e 8 ou 10 zorras¹⁹⁵ “para facilitar a condução das caixas até o armazém”. O procurador da fazenda queria colocar a obra em lanço para ser arrematada, não excedendo em muito o orçamento. A construção seria paga pelo rendimento da alfândega e pelo imposto de um cruzado por cada caixa vendida. Além disso, recomendava-se, “sem coação”, que os homens de negócios fornecessem um escravo por semana para a construção da nova alfândega, do mesmo modo como havia ocorrido no Rio de Janeiro. Vendo todas essas informações, o Conselho Ultramarino deu parecer positivo para que o rei consentisse na empreitada. O orçamento da nova alfândega ficaria em 20.144.760 réis.¹⁹⁶

Embora o projeto fosse promissor e todos acenassem positivamente para ele, a coisa ficou do jeito que estava e permaneceria assim por um longo tempo. Ainda em 1799 estava se discutindo a reforma dos trapiches. Naquela altura, o aluguel do trapiche que também era alfândega, chegava à monta de 800.000 réis anuais. E a visão que a junta governativa tinha dela não era nada lisonjeira, pois

“é uma grande propriedade antiga [...] sem nobreza alguma, junto do mar, insulado e sem comunicação com algum outro edifício. As lojas que servem de Alfândega estão alugadas pela fazenda real, os altos são todos em um pavimento, dividido em pequenos quartos que se alugam a pobres inquilinos.”

A única reforma que se fez na Alfândega foi “ordenar a saída dos inquilinos que habitavam o andar superior do velho casarão.” E isso era um problema, já que “os moradores que ocupam os sobrados que ficam por cima do chamado trapiche que serve de Alfândega, arruinam as fazendas com água que passa pelo pavimento, e ainda com” incêndio, que aconteceu certa feita, queimando algumas fazendas. Segundo Pereira da

¹⁹⁵ Zorra era um carrinho com rodilhões de levar pedras e coisas pesadas. Cf. SILVA, Antonio Moraes. *Diccionario da lingua portugueza - recopilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado*, por ANTONIO DE MORAES SILVA. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813, p. 871.

¹⁹⁶ 1756, agosto, 18, Recife. CARTA [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao rei [D. José I], sobre o local para a construção da nova casa da Alfândega da dita capitania. Anexos: 7 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 81, D. 6766. Cf. também Códice nº 267. Consultas, sobre representações de várias entidades das capitanias de Pernambuco, Paraíba do Norte e Ceará. 1749-1807. 90f – 93f. Sobre a alfândega de Pernambuco na primeira metade do século XVIII, cf. OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. *A alfândega de Pernambuco: história, conflitos e tributação no porto do Recife (1711-1738)*, op. cit.

Costa, não se fizeram melhoras na Alfândega por causa das guerras com a França e Espanha. Mas o pedido de se reformar a alfândega já era velho, e em períodos de paz nada se fez.¹⁹⁷

De cinco a seis mil caixas era o que poderiam aguentar os trapiches de Pernambuco. Cenário distinto daquele de 1630, quando Matias de Albuquerque mandou queimar as 17.000 caixas estantes nos armazéns do Recife.¹⁹⁸ Muito diferente também do ambiente baiano. Em 1733, o governador da Bahia informava que os trapiches, à espera da frota, estavam armazenando 10.272 caixas de açúcar e aguardando a chegada de mais 2.300.¹⁹⁹ A pequenez dos trapiches pernambucanos não era segredo para ninguém. Em 1757, o ouvidor geral da capitania escrevia da dificuldade de se carregar a frota de Pernambuco, quando comparada com outras praças:

“[...] cujo trabalho é de todos os dias, porque vem as frotas a tempo em que os engenhos estão moendo e purgando os açúcares e todos os dias se vem recolhendo as caixas, se examinam, marcam, repartem pelos navios e se carregam, e não é como na Bahia e Rio, donde quando chegam as frotas já todas as caixas se acham nos seus trapiches e se podem examinar, marcar e repartir em poucos dias.”²⁰⁰

Outra descrição que ajuda a entender a organização das frotas é aquela do ano de 1758. Em primeiro de dezembro, no palácio das duas torres, residência do governador, o capitão de mar e guerra que comandou a frota, o governador, o ouvidor geral e desembargador e os inspetores da Mesa de Inspeção se reuniram para definir o dia “infalível” da partida da frota. A despeito da ordem do rei para que saísse no dia primeiro de março, os organizadores, “atendendo a suplica que fizeram os homens de negócio da praça e mais interessados” resolveram que a partida se daria no dia 16 para a nau de guerra e para o dia 28 para os demais navios.²⁰¹ Fizeram pública essa decisão lançando um

¹⁹⁷ COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos, 1740-1794. Vol. VI, op. cit.*, p. 67-69. Grifo meu,

¹⁹⁸ COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002, p. 332-333.

¹⁹⁹ 1733, Outubro, 13, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V sobre o que o vice-rei e capitão-general do estado do Brasil, conde de Sabugosa, Vasco Fernandes César de Meneses da conta de haver chegado a nau da Índia, e do açúcar e tabaco que se encontra nos trapiches para vir na frota e o que se espera, venha em abundância em que se acha a terra de géneros comestíveis. Anexo: 4 documentos. AHU-Baía, cx. 44 doc. 51, 57. AHU_ACL_CU_005, Cx. 46, D. 4108.

²⁰⁰ 1757, maio, 22, Recife. OFÍCIO do [ouvidor-geral da capitania de Pernambuco], João Bernardo Gonzaga, sobre a inspeção feita na frota que chegou à dita capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6973. Grifo meu.

²⁰¹ 1759, março, 14, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando os

bando. Já em primeiro de janeiro de 1759 o comandante da frota escrevia que os mais de trinta navios estavam prontos e que muito da safra ficaria em Pernambuco, já que não haveria tempo de esperar a fabricação do açúcar e nem haveria espaço para elas nos navios.²⁰² Talvez em razão do pouco espaço nas embarcações, ou da falta delas, o governador mandou parar o corte de pau Brasil.²⁰³

Mas, como de costume, a frota atrasou. O governador, Luís Diogo Lobo da Silva, escreveu em 14 de março que os reparos dos navios levaram muito tempo, o que lhe fez pedir ao bispo que pudesse trabalhar nos domingos e dias santos. Os danos se deram por causa do demorado tempo em que as embarcações ficaram no porto. O governador também escreveu que, pensando no “embargo da Europa” – isto é, na guerra dos sete anos – não pode deixar de não irem os açúcares para os navios. Ou seja, fez o possível para as caixas alcançarem os mercados europeus. Entretanto, apesar da teima dos capitães dos navios, lavradores e homens de negócios em demorar mais a frota, de vez que faltavam embarcar ainda mais de 4 mil caixas, “no que está por moer, e acabar de purgar”, [o que quer dizer que elas não estavam prontas ainda] o governador não atendeu as suas prerrogativas “pela força da ordem o não permitir”. Parece que o governador estava ciente de que sempre existiriam sobras das safras, que as frotas não poderiam levar todo o açúcar produzido. Recomendava ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim da Costa Corte Real, que os navios partissem no fim de março ou no início de abril, de modo que, assim, só ficaria a terça parte da safra em Pernambuco para a próxima frota, e não a metade como aconteceu nesse ano de 1759.²⁰⁴

Lobo da Silva também culpava o mau tempo pelo atraso da frota. Não havia ventos favoráveis e alguns navios, principalmente os de maior carga, ficaram presos nos bancos de areia. Informava, contudo, que a Mesa de Inspeção admitiu novos navios na frota.

motivos da demora da partida da frota de Pernambuco. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 90, D. 7224.

²⁰² 1759, janeiro, 1, Recife. OFÍCIO de Gonçalo Xavier de Barros e Alvim ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre a viagem que fez à capitania de Pernambuco e da receptividade do governador da dita capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 88, D. 7140.

²⁰³ 1759, fevereiro, 12, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando que suspendeu a compra da madeira devido à falta de embarcações. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 88, D. 7166.

²⁰⁴ 1759, março, 14, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando os motivos da demora da partida da frota de Pernambuco. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 90, D. 7224.

Eram navios fretados ou comprados pelos donos das cargas que não conseguiram acomodar seus efeitos nos navios da frota. Embarcações que ficaram gravadas no documento como “navios de transporte”.²⁰⁵ Entretanto, o relato do governador foi contrastado pelo próprio capitão de mar e guerra que conduziu a frota, Gonçalo Xavier de Barros e Alvim. Segundo ele, o governador cedeu sim a pressão dos agentes em Pernambuco, de vez que “arrastando o carregarem os navios e o vir a carga de fora, que fizeram os carregadores e comerciantes petições para mais se demorar pelo que fez o governador segunda conferência em que se lhe concedeu até 15 de março [para zarparem] contra o meu voto [...]” Mas mesmo com esse acréscimo de tempo, a frota só partiu no dia 20.²⁰⁶

A frota de 1759 saiu do Recife abarrotada de mercadorias e isso por dois motivos. A conjuntura econômica da guerra dos sete anos incentivou os agentes na colônia a se esforçarem em remeter os efeitos, o mais que poderiam. Afora isso, a frota foi lotada para o reino, inclusive necessitando fretar mais embarcações, porque no ano anterior não havia tido frota. Parte da safra de 1757 e toda a produção de 1758, portanto, ainda estavam na espera de serem transportadas. Foi tanto açúcar para Portugal que a próxima frota de Pernambuco só sairia dali em 1761, sob a direção da companhia monopolista de comércio, ficando o ano de 1760 sem serviço de transporte ultramarino.²⁰⁷

Mas mesmo os atrasos da frota não foram suficientes para escoar toda a produção. Em alguns anos, as safras que não eram despachadas, às vezes tinham que esperar um, até dois, anos para embarcarem na próxima frota. O preço desse açúcar velho diminuía e na época das frotas os açúcares novos eram preferidos em relação aos mais antigos. No mesmo contexto dos preparativos da frota de 1759, o governador Luís Diogo Lobo da Silva, escreveu em 1758 ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Tomé Joaquim

²⁰⁵ 1759, março, 25, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre os motivos do atraso da saída da frota de Pernambuco. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 90, D. 7263.

²⁰⁶ 1759, junho, 24, [Lisboa]. ESCRITO de D. João ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo os mapas e o diário recebido do capitão de Mar e Guerra, Gonçalo Xavier de Barros e Alvim, da sua viagem à capitania de Pernambuco. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 91, D. 7292.

²⁰⁷ Com exceção de uma embarcação que saiu em 18 de junho de 1760. Cf. 1771, janeiro, 17, Lisboa. ESCRITO de Joaquim Inácio da Cruz ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo as cópias de papéis referentes a um processo acerca da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os problemas que tem tido com o povo de Pernambuco, os rendimentos da dita companhia e a produção dos principais gêneros comercializados. Anexos: 9 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 110, D. 8507.

da Costa Corte Real. Dizia que o atraso da frota era ruim ao “comércio e lavradores de açúcar pela qualidade que perde o dito gênero passando com a demora do referido tempo de fina a redondo, e deste a baixo, em que diminui 200 réis no primeiro e 300 réis no segundo.” O prejuízo dos senhores de engenho e lavradores devido ao atraso da frota, segundo a leitura que o governador fez dos “livros dos encaixes dos engenhos”, era da monta de 35.540.000 réis. Até aquele momento existiam 5.333 caixas prontas para embarcar.²⁰⁸ A frota de 1758 só partiria em 1759, com pouco mais de 10.000 caixas.²⁰⁹ Ou seja, além de perder valor o açúcar era rebaixado na sua qualidade. Essa situação deve ter afetado principalmente as regiões mais afastadas do Recife. Em 1710, por exemplo, Itamaracá conseguiu embarcar o açúcar que deveria ter sido despachado na frota passada, contudo o açúcar branco já havia se desvalorizado em até 89 réis a arroba em relação ao açúcar novo.²¹⁰ Numa consulta de 1678 o Conselho Ultramarino informava que os mercadores chegavam a descontar 150 réis dos açúcares que ficam de um ano para o outro.²¹¹ A diferença de preço de um açúcar branco novo para um velho, em 1772, era de 50 réis.²¹² Mas existiam espaços para favoritismos e imposições. Em 1708, por exemplo, o governador Sebastião de Castro Caldas ordenava que, devido ao pouco número de embarcações da frota que vinha a Pernambuco, se embarcassem as caixas velhas da safra passada em detrimento das caixas novas.²¹³

Pela metade do século XVIII, Luís Diogo Lobo da Silva parecia ter uma visão bem lúcida do que estava acontecendo. Aparentemente, para ele, a querela dos atrasos no porto não seria resolvida tão facilmente. O melhor que se poderia fazer era amenizar o

²⁰⁸ 1758, julho, 8, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando que o atraso da frota de Pernambuco causa muitas perdas aos comerciantes e lavradores do açúcar; e que deu ordens para se continuar o corte da madeira e que já possui carga para cinco navios e dando informações acerca do rendimento do donativo e da dízima. AHU_ACL_CU_015, Cx. 86, D. 7106.

²⁰⁹ 1759, março, 20, Recife. OFÍCIO do ouvidor-geral da capitania de Pernambuco, Bernardo Coelho da Gama e Casco, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre a carga de açúcar, sola, atanados, couros e pau-brasil remetida ao Reino na frota de 1759. Anexos: 5 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 90, D. 7246.

²¹⁰ 1710, [junho, 16, Recife]. LISTA do almoxarife da Fazenda Real da capitania de Itamaracá, Francisco Alves de Vasconcelos, enumerando as caixas de açúcar recebidas dos contratadores e remetidas ao Reino. Anexos: 12 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 23, D. 2138. E 1710, junho, 20, Recife. CARTA do [provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco], João do Rego Barros, ao rei [D. João V], remetendo a relação dos carregamentos e conhecimentos de 71 caixas de açúcar branco e mascavado enviadas ao Reino. Anexos: 15 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 23, D. 2141.

²¹¹ 1673 – 1712. LIVRO DE REGISTO de consultas de Pernambuco, do Conselho Ultramarino. 1º vol.; 440x290 mm.; 265 fls. AHU_ACL_CU_CONSULTAS DE PERNAMBUCO, Cod. 265, f. 21v.

²¹² ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 238.

²¹³ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 51.

máximo possível o problema. Recomendava, então, a clássica medida para mudar as datas de partidas das frotas. Ela deveria sair em 15 de outubro de Lisboa, e em 20 de abril de Pernambuco, momento em que não haveriam tormentas. Procedendo dessa forma, nas suas previsões, ficariam apenas 25% das caixas para a frota futura.²¹⁴

Quando havia excesso de escoamento num ano a probabilidade de outra frota sair no ano seguinte diminuía. Mas também as invernadas poderiam prejudicar a produtividade e deixar as fábricas e os demais elementos produtivos em dificuldades. O julgamento de um tal de Antônio Dias Rego em 1696, visto com muita desconfiança pelo Conselho Ultramarino, dá uma noção disso. Na opinião desse desconhecido

“[...] na dita capitania, **por todos os portos dela ficariam só quinhentas até seiscentas caixas de açúcar**, e que a invernada tinha feito tal inundação com quatorze cheias sucessivas que tinham havido, **que as lavouras todas estavam debaixo de água e tão resfriadas, que sem dois meses de bom sol não poderiam lançar os engenhos a moer**; e sendo isto assim, como o suponho por estas notícias, **é impossível moral que neste ano possa vir frota em que se conduzam os açúcares, porque os velhos são tão poucos que a sua condução só virá a ser ruína [...]**”

O parecer do Conselho Ultramarino foi contrário ao pedido de Antônio Dias Rego, uma vez que, nem o governador nem a câmara haviam informado sobre a pouca safra de açúcar. Além disso, a falta de frota iria causar sérios problemas para os habitantes de Pernambuco e para a fazenda real, pois para lá não iriam às fazendas do reino.²¹⁵

Algo que deveria retardar mais ainda a saída das frotas do Recife era a negociação em torno dos preços de fretes entre armadores (capitães e donos de embarcações) e carregadores (donos ou comissários de cargas). Desde, pelo menos, o século XVI as taxas

²¹⁴ 1758, julho, 8, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, informando que o atraso da frota de Pernambuco causa muitas perdas aos comerciantes e lavradores do açúcar; e que deu ordens para se continuar o corte da madeira e que já possui carga para cinco navios e dando informações acerca do rendimento do donativo e da dízima. AHU_ACL_CU_015, Cx. 86, D. 7106.

²¹⁵ 1696, outubro, 11, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. Pedro II, sobre o que informa Antônio Dias Rego a respeito da inconveniência de ir frota à capitania de Pernambuco, neste ano. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 17, D. 1710. Grifo meu. Antonio Gracia-Baquero fornece uma hipótese interessante. Para ele, às vezes, os comerciantes de Cádiz atrasavam deliberadamente as frotas de modo a gerar escassez nas colônias e garantir o mercado colonial para suas mercadorias. Cf. GARCIA-BAQUERO, Antonio. *Cádiz y El Atlantico (1717-1778). El comercio colonial español bajo El monopolio gaditano* (Tomo I). Cadiz: Diputacion Provincial de Cadiz, 1988, p. 157. Apesar de ser uma tática plausível, ela provavelmente tinha suas desvantagens. Com a demora de partida das frotas da metrópole também demorava o giro mercantil. Mas isso poderia ser compensado. Uma vez que o mercado colonial estaria em alta demanda, as mercadorias europeias valeriam mais e, por conseguinte, dependendo das safras americanas, mais gêneros coloniais poderiam ser comprados.

de fretes eram livres, isto é, particularmente acordadas entre esses agentes na rota do Brasil.²¹⁶ Somente em 1751, por decreto régio, foram regulados os preços de fretes. A razão disso era que as taxas “encareceram em repetidas ocasiões com tal exorbitância, que o valor dos gêneros não podia sofrer o custo do transporte.” Assim, para não prejudicar os carregadores, o máximo de frete permitido para o açúcar, por exemplo, ficou em 300 réis por arroba.²¹⁷ Por volta de 1766, ele baixou mais ainda, e ficou em 250 réis por arroba.²¹⁸ E continuaria assim até 1796, quando os fretes voltaram a ser livres.

A livre negociação dos fretes, por vezes, causava problemas durante a primeira metade do século XVIII. Um indicativo disso é que, em 1737, a Mesa do Bem Comum do Comércio em Lisboa já propunha uma regulação. Queria fixar os fretes das mercadorias que faziam o trajeto Portugal-Brasil-Portugal em 16.200 réis por tonelada [300 réis por arroba], “livres para os navios e sem nenhum abatimento, que desse preço para cima não se possa exceder, quer haja muita ou pouca carga”. Os fretes ficariam da seguinte forma para o açúcar: 150 réis por arroba de açúcar branco e 50 réis por arroba de açúcar mascavado.²¹⁹ A regulação, como dito acima, só veio a ocorrer em 1751. Mas o que importa frisar aqui é que a regulação valeu para todas as praças brasileiras. Isso deve ter tido um impacto maior em Pernambuco, pois o seu açúcar era de menor valor, mas pagava as mesmas taxas de transporte que outras regiões onde o açúcar valia mais, como na Bahia.

Portanto, antes da regulação de 1751, carregadores e armadores poderiam ficar muito tempo discutindo quais seriam os preços de fretes convencionais para ambas as partes, atrasando a partida das embarcações, não obstante alguns mecanismos que intentavam amenizar esse impasse. Por 1672, lastreados por ordem régia, caso não entrassem em acordo, cada um deles deveria requisitar um louvado para acertarem os preços de frete, e caso não entrassem em consenso, deveria ser chamado um terceiro para desempatar a questão.²²⁰ Prática semelhante a que senhores e mercadores faziam para

²¹⁶ COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002, passim.

²¹⁷ SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa. vol. 1. op. cit.*, p. 37 e 501.

²¹⁸ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 108v-109.

²¹⁹ 28 de fevereiro de 1737. REPRESENTAÇÃO da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio [em Lisboa] a D. João V, rei de Portugal, sobre medidas para impedir a ruína total dos três principais gêneros do Brasil: açúcar, tabaco e sola, dada à concorrência da produção estrangeira. Alberto Lamego. AL-050-012.

²²⁰ AUC. CA. Tomo 1 Disposições de Pernambuco, 1648-1696 – Índice, f. 255-255v. Também em: 1672, setembro, 2, Pernambuco. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Fernão de Sousa

estipular o preço do açúcar. Essa tática deve ter funcionado em melhor ou pior grau. Supostamente apresentou problemas, já que em 1716 e 1722, o provedor da fazenda real foi chamado para ajustar as taxas junto aos capitães e mestres de navios.²²¹

Em 1672, a frota da Companhia Geral do Comércio do Brasil que entrou no Recife se deparou com a pouca safra de açúcar que ali havia para ser carregada. Os comerciantes, sabendo que a frota não poderia esperar a colheita e a moenda dos açúcares, de vez que tinha data para sair, tentavam compensar barganhando no preço do frete. Escrevia o governador Fernão de Souza Coutinho:

“e vendo eu as dilações com que os homens de negócio procediam, por seus interesses particulares, contra o serviço de Vossa Alteza depois de lançar bando que todos estivessem carregados até o dito tempo: **esperando cada um a última hora, para que os mestres lhe abaixassem o preço** ajustado na forma da ordem de Vossa Alteza por lhes parecer que a falta de carga os obrigasse a menor frete que o de 150 réis [...] por tonelada em que convieram; se ia passando o tempo sem se carregarem os navios [...] da Companhia de Comércio”.²²²

Teoricamente, na época das frotas, os preços de fretes não eram acertados quando bem se entendesse. A abertura dos preços dos fretes era feita em algum momento próximo da chegada das embarcações ao porto do Recife. Por exemplo, na frota de 1717, o governador dava ordens para o provedor que, “na forma do estilo praticado, faça logo abrir o preço aos fretes dos açúcares para que os navios tratem de sua carga, e não se demorem nela por se retardar esta abertura.”²²³

Existiram medidas mais enérgicas no sentido de dirimir o problema dos atrasos. Em 1705, o governador Francisco de Castro Morais ordenou a todos que tivessem caixas de açúcar em armazéns e trapiches que as mandassem para as embarcações. Essa ordem deveria ser cumprida até um determinado dia. Passado esse prazo, o governador “mandaria” carregar as caixas à revelia de seus donos. Essa determinação do governador

Coutinho, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre os motivos do atraso da saída dos navios da frota da Companhia Geral do Comércio. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 10, D. 963. Determinação reforçada em 1720, cf. Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749. In: *Anais da Biblioteca Nacional*, v. XXVIII, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1908, p. 135-136.

²²¹ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 251v e f. 299v-300.

²²² 1672, setembro, 2, Pernambuco. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Fernão de Sousa Coutinho, ao príncipe regente [D. Pedro], sobre os motivos do atraso da saída dos navios da frota da Companhia Geral do Comércio. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 10, D. 963. Grifo meu.

²²³ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 262v-263. Segundo o governador D. Manuel Rolim de Moura, a abertura e o ajuste do preço do açúcar estava ligado a saída da frota. Cf. AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 299v.

era porque a frota de Pernambuco estava esperando a frota da Bahia para ambas seguirem juntas.²²⁴ Em 1710, no governo de Castro e Caldas, as caixas não estavam chegando às embarcações. Apontava o governador que mesmo em “um tempo tão oportuno para a comodidade de poderem carregar, [não] é bastante para que os carregadores e senhores das caixas se resolvam a fazê-lo”. Ordenava, assim, que todos que tivessem caixas que as mandassem para embarque.²²⁵

Duarte Sodré Pereira, governador em 1730, admitia que o atraso da frota se dava pela pouca diligência que os homens de negócios, carregadores, comissários, capitães, donos de embarcações e seus procuradores estavam fazendo para carregar os navios.²²⁶ Assim que a fragata de guerra chegasse ao porto do Recife, os navios mercantes teriam 15 dias para estarem prontos de modo a seguirem viagem ao reino. A frota de 1730 ficou 4 meses recebendo carga.²²⁷ Ela demorou tanto que fez Duarte Sodré, reconhecido fidalgo mercador,²²⁸ ser mais rigoroso, chegando a determinar que quem não saísse com o comboio até a data prefixada não poderia deixar o Recife. Na frota futura, de 1731, Sodré determinou que os navios só iriam carregar em Recife no prazo máximo de 80 dias e que quem criasse empecilhos para o carregamento seria preso.²²⁹ A frota obviamente atrasou e Sodré lamentava que “não era justo por omissão de uns e outros deixem de ir as frotas no tempo determinado.”²³⁰ Na frota de 1734, Sodré colocou 60 dias de prazo para os navios carregarem.²³¹ Ela também não saiu na data prevista. Já na frota de 1736, Sodré arriscou nova tática para agilizar os carregamentos. Até uma data prefixada o açúcar pagaria um imposto de 128 réis. Depois da data estipulada, pagaria 640 réis. A taxa seria paga, metade pelo carregador e a outra metade pelo dono da caixa.²³²

E prisões eram, concretamente, realizadas. Em 1729, o governador falava que a frota atrasou não só por causa das invernadas, mas porque alguns interessados atrasavam deliberadamente a partida das embarcações, “sendo necessário que eu mandasse fazer

²²⁴ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 19.

²²⁵ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 73v.

²²⁶ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 431v-432.

²²⁷ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 438 e f. 441v.

²²⁸ SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-mercadores no século XVIII. Duarte Sodré Pereira*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1992.

²²⁹ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 460v e 463.

²³⁰ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 464v-465.

²³¹ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 489v.

²³² AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 515v.

algumas prisões nos capitães e homens de negócio, afim de que a demora não fosse maior, rejeitando-lhes alguns requerimentos [...]”²³³

O impasse no sentido de não despachar as caixas para os navios não era restrito somente aos armadores e carregares. Os senhores de engenho, endividados com os mercadores, tratavam estrategicamente de não saldar suas dívidas com os credores, mas sim, vendiam as caixas a outros mercadores com os quais não tinham vínculos de dívidas. Essa atitude, no mínimo estranha, explica-se pelo seguinte: os senhores quando iam saldar as dívidas acabavam recebendo preços menores daqueles que o açúcar de fato valia. Esses abatimentos nos preços incentivavam alguns senhores a venderem os açúcares a mercadores que lhes pagariam os valores mais próximos do desejado. Isso, por sua vez, levava os mercadores-credores a insistirem nas cobranças das dívidas e por isso mesmo, também atrasavam as frotas. Por essa e outras razões que, em 1711 e 1712, o governador Felix José Machado ordenava que “os senhores de engenho e lavradores de açúcar remetam logo as suas caixas a esta praça do Recife” para não prejudicarem as “rendas reais e danificação dos mesmos açúcares”. E mandava carregar os açúcares à revelia de seus donos ²³⁴

A relação entre endividamento e atraso das frotas não ficou restrita ao período conhecido pela guerra dos mascates. Trinta anos depois ela ainda estava presente. Veja-se que, em 1743, os oficiais da câmara de Olinda reclamavam mais uma vez ao rei do tempo da frota que coincidia com as invernadas. Mas dessa vez, ousadamente, pediam que a frota viesse a Pernambuco “sem termo certo, mas sim a disposição e arbítrio do governador.”²³⁵ Se bem que concordasse com as reclamações acerca do atraso das frotas por causa das invernadas, o procurador da fazenda desaconselhava deixar a frota sem tempo certo de partida e também não gostava da ideia de deixá-la nas disposições do governador. Nas suas palavras:

“[...] se observassem exata e rigorosamente [as datas de partida das frotas] poderão resultar danos tanto aos particulares, como a fazenda Real, mas que

²³³ 1729, julho, 19, Recife. CARTA do [governador da capitania de Pernambuco], Duarte Sodré Pereira Tibão, ao rei [D. João V], sobre a demora para a partida da frota por causa dos grandes temporais que destruíram pontes e impediram os caminhos. AHU_ACL_CU_015, Cx. 39, D. 3492.

²³⁴ AUC. CA. Tomo 2 Disposições de Pernambuco, 1699-1745 – Índice, f. 92 e 102. f. 115v e 116.

²³⁵ 1743, abril, 8, Olinda. CARTA dos oficiais da Câmara de Olinda ao rei [D. João V], sobre o carregamento dos navios, feito em tempo determinado sem se levar em conta as invernadas e inundações que dificultam a condução do açúcar e outros gêneros, solicitando que a expedição das frotas fique à disposição e arbítrio do governador da dita capitania, [Henrique Luís Pereira Freire de Andrada]. AHU_ACL_CU_015, Cx. 59, D. 5042.

esta perda, que pode ser contingente, era infalivelmente certa, e **mais grave em se deixando na liberdade dos governadores as partidas das frotas, como se pretendia porque em tal caso não virá frota alguma, senão quando os carregadores quiserem e lhes for conveniente sem embargo de retardarem os contratos e se multiplicarem as despesas dos comboios**, afirmando ser verdade que o termo que se assina a carga é o suficiente, e que havendo a certeza de que as frotas hão de partir, todas tem o cuidado de se terem prevenido para os embarques em tempos cômodos e proporcionados e antes de haver chuvas e atoleiros, e que fazendo sua o que pretendem os oficiais da câmara serão as frotas de dois em dois anos.”²³⁶

E o próprio governador julgava que não iria vingar atribuírem nele as esperanças de colocar as frotas para funcionar em tempo hábil, já que teria que condescender “com as pretensões dos moradores, capitães de navios e contratadores”. Além de argumentar que a frota atrasava por causa de problemas na deságua, o governador escrevia que:

“Havendo também a dificuldade dos transportes dos gêneros em muitas ocasiões por falta de carros, ou cheias de rios, sendo invencível o conseguir-se quanto dar as caixas que se embarcam venham para o porto antes de chegar a frota já pelo trabalho que se lhe oferece no tempo antecedente aos **senhorios de engenho e lavradores, como por que todos estão endividados e não se atreverem a pôr as caixas naquela vila [do Recife], porque logo se duplicam as penhoras, a que só um acreedor lhes execute naquele ano.**”²³⁷

Essa era uma tática dos senhores endividados que, ao invés de entregarem os açúcares prometidos aos seus credores, sondavam, por meio da especulação, outros compradores, de modo a conseguir melhores preços e, por conseguinte, não pagar as dívidas.²³⁸ Situação tanto mais grave quando se lembra do baixo preço do açúcar pernambucano, o que fazia, mais uma vez, a especulação a estratégia dos produtores para conseguir melhores preços. A especulação, tanto para fugir à paga dos credores como para conseguir melhores preços, atrasava as frotas.²³⁹

²³⁶ AHU. Códice nº 266. Consultas acerca de vários assuntos respeitantes à capitania de Pernambuco – 1712-1749. 288 – 288v. Grifo meu.

²³⁷ AHU. Códice nº 266. Consultas acerca de vários assuntos respeitantes à capitania de Pernambuco – 1712-1749. 288v-289. Grifo meu.

²³⁸ MELLO, José Antônio Gonçalves de. Nobres e mascates na câmara do Recife, *op. cit.*, p. 133.

²³⁹ Em relação ao atraso da frota como consequência das especulações em torno do preço do açúcar, Jucá de Sampaio mencionava problema semelhante no Rio de Janeiro. Cf. SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 2. 1580-1720*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 408 e 415, nota 87.

O atraso das frotas era patente até mesmo para o governador geral da Bahia. Em diversas ocasiões Vasco Fernandes Cesar de Meneses coadunava com os esforços do seu colega governador de Pernambuco para dirimir as lentidões. Em 1727 escrevia que

“[...] como os homens de negócio se não contentam com o tempo que de mais se lhes dá respeito do estado em que se acha a carga dos navios e gêneros que hão de conduzir seguem a pernicioso máxima de se persuadirem a que **só hão de partir quando eles quiserem, entendendo que não pode haver coação que os obrigue [...]**”²⁴⁰

O Conselho Ultramarino, por sua vez, parecia não entender o que se passava em Pernambuco com relação aos atrasos das frotas e quando os oficiais da câmara do Recife pediram maior tempo de permanência das frotas no porto em 1734 o Conselho o negou, visto “que sendo esta frota a mais pequena das que vem da América, queira para carregar maior termo que o que se dá as maiores.”²⁴¹ Também em um decreto do rei, de 1751, fazia-se uma menção especial a Pernambuco sobre o atraso das frotas:

“Porque fui informado de que em algumas partes do Brasil (**principalmente em Pernambuco**) costuma haver demoras, uma vezes necessárias, e outras afetadas, na condução dos açúcares e tabacos, com que são retardados de sorte que não chegam a tempo hábil para serem carregados nas frotas [...]”²⁴²

Todos esses problemas, porém, poderiam ser contornados pelos interessados nas cargas após a frota desaferrar dos portos coloniais. Se bem que a frota saísse completa, era tática de alguns capitães e mestres das embarcações se apartarem do conjunto das outras embarcações de modo a alcançarem o reino mais rapidamente. Procediam assim porque eram aconselhados pelos carregadores a fazerem isso ou porque a própria tripulação fazia negócios por conta própria ou a mando de outros. Na já mencionada frota de 1759, o seu comandante escrevia da rapidez com que essas embarcações soltas faziam o trajeto. Quando saiu de Pernambuco e teve que fazer paragem numa ilha qualquer do Atlântico, fizeram-lhe saber das três embarcações soltas (duas corveta e uma sumaca) que zarparam de Recife logo após a saída da sua frota, informando-lhe de que elas já estavam

²⁴⁰ Documentos Históricos. Pernambuco e outras capitanias do Norte. Cartas e Ordens. 1717-1727. Vol. LXXXV, 1949, p. 274 – 275. Grifo meu.

²⁴¹ 1734, agosto, 18, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. João V, sobre a carta dos oficiais da Câmara de Recife informando o tempo de chegada e permanência da frota. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 47, D. 4184.

²⁴² SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa vol. I, op. cit*, p. 55. Grifo meu.

em Lisboa.²⁴³ O “livro de lembranças das entradas e saídas das frotas portuguesas [...]” registra, sem sombra de dúvidas, as datas de chegada das embarcações que se separaram do corpo da frota. Em 1740, a frota de Pernambuco adentrou aos poucos no porto de Lisboa: uma embarcação deu entrada em 27 de março, no dia 31 entraram 13, em primeiro de abril entraram 11, no dia 2 entraram mais duas embarcações, só no dia 15 entrou a nau de guerra com mais um navio mercante e outras embarcações foram chegando até o dia 23.²⁴⁴

A tática, regamente proibida, de se desaferrar dos comboios provavelmente deveria ser mais tentadora em períodos conjunturais favoráveis, como aquele da guerra dos sete anos. No começo do conflito, em 1757, os negociantes em Lisboa queriam abrir uma exceção na lei que só permitia o descarregamento da frota em Lisboa se ela viesse completa. A razão disso era que 5 navios que chegaram adiantados, e portanto desanexados da frota de Pernambuco, fariam bons negócios com as caixas de açúcar em falta no reino, e que teriam bons preços, principalmente na Itália, “resultando grandíssima utilidade aos estrangeiros, que estão revendendo os açúcares aos confeitores por excessivos preços” e também as solas, muito demandadas nas “feiras de Montemor e Vizeu, que costumam consumir 20.000 meios [de sola]”. A entrada dos cinco navios em nada iria prejudicar os comerciantes de Lisboa, pelo que, segundo contam, as cargas eram todas de negociantes de Pernambuco. E também que o motivo climático que causou a separação somava mais um argumento para permitir as suas descargas. E mesmo que se apurasse que os capitães dos navios tivessem culpa alguma em se apartar da frota, no que deveriam ser punidos, a Junta do Comércio achava, por bem, aceitar que eles fizessem as descargas, o que a fez deferir o pedido “por esta vez somente”.²⁴⁵ E realmente a conjuntura da guerra dos sete anos era muito boa para o comércio português. Somente entre agosto e novembro de 1763, ela possibilitou a venda de “quase todos” os açúcares e tabacos trazidos das praças da Bahia e Pernambuco.²⁴⁶

²⁴³ 1759, junho, 24, [Lisboa]. ESCRITO de D. João ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo os mapas e o diário recebido do capitão de Mar e Guerra, Gonçalo Xavier de Barros e Alvim, da sua viagem à capitania de Pernambuco. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 91, D. 7292.

²⁴⁴ ANTT. Junta do Comércio, livro 74, f. 3.

²⁴⁵ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 105, f. 17-17v e 22v-23v.

²⁴⁶ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 109, f. 160.

Teoricamente, quando as frotas chegavam a Lisboa, a ordem de desembarque era feita correspondentemente a ordem de chegada das embarcações. Mas existiam táticas para favorecer certas embarcações em detrimento de outras. Quando as embarcações chegavam próximas ao porto, na altura de Belém, se operava uma certa arbitrariedade por parte dos oficiais incumbidos na segurança e escolta dos navios, já que davam preferências a que alguns navios entrassem e outros aguardassem, ou como informa o alvará do rei após consulta da Junta do Comércio, fazendo “diferença de navios maiores ou menores”, não levando em consideração a ordem de chegada.²⁴⁷

Em resumo, se se fosse fazer um levantamento para saber qual era a justificativa mais acionada para se explicar o atraso das frotas, o fator “invernada” provavelmente ganharia com muita facilidade. Pese embora uma legislação de 1724, que só permitia atrasos das frotas por razões de mal tempo²⁴⁸ e a intuição mais imediata do pesquisador de tratar a justificativa das invernadas como apenas uma mera desculpa para esconder o interesse dos organizadores em retardarem as partidas²⁴⁹, as invernadas muito provavelmente aconteciam e dificultavam, de fato, as saídas das frotas de Pernambuco. Não obstante, existiam outras razões, de cunho essencialmente econômico, que empacavam a fluidez mercantil e conseqüentemente atrasavam as frotas. Dito de outra forma, os atrasos da frota também eram parte de um problema maior, entre eles: a dispersão das unidades produtivas açucareiras produzindo açúcares aleatoriamente durante quase todos os meses do ano, a pouca cooperação entre produtores e comerciantes, a impossibilidade de realizar a produção de açúcar e o seu escoamento até o porto pela baixa oferta de capitais e, da mesma forma, devido às negociações em torno dos preços dos fretes. Tudo isso contribuiu para que Pernambuco atrasasse mais a sua

²⁴⁷ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 109, f. 205-206.

²⁴⁸ AUC. CA. Tomo II Ordens Reais para o Governo de Pernambuco, 1715-1744 – Índice, f. 158v.

²⁴⁹ Em 1723, a justificativa foi inusitada e algo perto do cômico. O governador, provedor e ministros declararam que não se deram conta do prazo de 60 dias que a frota tinha que cumprir no porto do Recife. Decidiram então mandar a nau de guerra de volta para o reino e deixar a frota mercantil em Pernambuco para continuar carregando. Cf. 1723, dezembro, 15, Recife. CARTA dos oficiais da Câmara do Recife ao rei [D. João V], sobre a demora da partida da frota da capitania de Pernambuco. AHU_ACL_CU_015, Cx. 30, D. 2703.

*CAPÍTULO 2. SISTEMA DE TRANSPORTE NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XVIII: AS FROTAS
COMBOIADAS*

frota do que a Bahia. Boa parte desses problemas seriam solucionados com os capitais de uma companhia monopolista a partir de 1759, porém, outros perdurariam. O próximo capítulo discute como a CGPP encarou esses problemas.

Capítulo 3. Monopólio e capitais para Pernambuco (1750-1780)

A instalação de uma companhia monopolista em Pernambuco teve, pelo menos, três implicações para a economia regional da capitania. Ela 1) reorganizou a forma de distribuição dos escravos importados, conseguindo reter a mão de obra cativa no espaço do monopólio e, fora isso, muniu o setor produtivo com capitais adicionais. A companhia também 2) modificou a forma de fazer transporte, abolindo as frotas e atendendo mais estrategicamente as demandas da capitania, tanto com vasos próprios como com embarcações alugadas. Isso tudo foi feito graças aos capitais dos acionistas e possibilitou uma performance econômica bem positiva quando comparada com o período anterior ao monopólio. Contudo, isso teve contrapartidas, 3) os capitais da companhia foram manejados pelos mercadores particulares e pelos produtores em Pernambuco de tal modo que acabou minando a própria lógica do monopólio. O capítulo segue esses três pontos e procura aprofundar as relações entre o comércio livre e o comércio monopolista.

Observar a proposta de formação de uma companhia monopolista para o resgate de escravos na Costa da Mina e uma outra para o resgate de carnes nos sertões de Pernambuco é um bom ponto de partida e ajuda a entender a falta de créditos em meados da década de 1750 e de como a CGPP, subsequentemente, jogaria um papel muito importante nessa matéria. Olhando de perto as duas propostas feitas pelos homens de negócios residentes em Pernambuco, por volta de 1757, percebe-se uma implícita motivação de monopolizar as duas atividades, e não somente um monopólio para retirar outros agentes do negócio, mas também para “proteger” o espaço econômico pernambucano das praças da Bahia e Rio de Janeiro.

Veja-se a proposta da primeira companhia, aquela que se dedicaria ao tráfico de escravos. Quem dá voz ao pedido é o já conhecido governador Luís Diogo Lobo da Silva. Estava claro para ele que o problema do tráfico de escravos da Costa da Mina residia na abundante oferta de tabaco da Bahia e Pernambuco, oferta demasiado grande que fazia o produto se desvalorizar e, assim, perder poder de compra para o resgate de cativos. Muito

especificamente, falava que, antes de 1756, a Bahia mandava para a Costa da Mina 12 embarcações anuais com 5.000 rolos de tabaco por cada vaso, totalizando 60.000 rolos. E Pernambuco, também antes de 1756, mandava 4 embarcações que transportavam 3.000 rolos cada uma, totalizando 12.000 rolos, e mais quantidades de água ardente. Tudo isso somava 72.000 rolos de tabaco. Após 1756, devido a uma lei régia de 30 de março daquele ano, os navios baianos dedicados a esse comércio subiram para cerca de 30 e os navios pernambucanos passaram para 8. Assim, as remessas das duas capitanias totalizavam 102.000 rolos. Era, de acordo com o governador, uma oferta excessiva de tabaco, o que só dificultava a aquisição de escravos.

Devido à grande oferta de tabaco na Costa da Mina, os mercadores demoravam de 6 a 12 meses para concluírem os negócios, “com despesas consideráveis e risco não pequeno”. Mas se a oferta de tabaco fosse regulada, o tempo de negociação seria de dois meses, de acordo com as previsões do governador. A grande oferta de tabaco e seu diminuto poder de compra chamavam os negociantes a complementarem as cargas com ouro em pó contrabandeado. Ouro que “Sua Majestade” deixava de arrecadar em impostos. Por isso a preocupação do governador em resolver o problema.

Uma companhia seria a solução para regular, ou seja limitar, o comércio com a Costa da Mina. O plano dos negociantes baianos e pernambucanos era reduzir os 38 navios, com 102.000 rolos de tabaco, para 12 navios com 36.000 rolos, de modo à revalorizar o produto. Ambos planejavam restringir rigorosamente o acesso ao tráfico e ao abastecimento de escravos nas respectivas praças. Para tanto, à Bahia ficariam reservadas dez embarcações e à Pernambuco somente duas, o que dá a tônica de como essa última capitania era limitada na produção de tabaco e como isso deveria influenciar na sua demanda por cativos. Ademais, somente o tabaco não seria suficiente para o resgate. Para resolver isso, os residentes propunham que os negociantes da corte entrassem com $\frac{1}{4}$ das remessas necessárias para o negócio. Seria da incumbência dos metropolitanos as fazendas de gênero sortido: “búzio, rouparia da Índia, ferro, missanga”.²⁵⁰ Isso confirma que os próprios residentes apoiavam e intencionavam que os reinóis atuassem no tráfico de escravos.²⁵¹

²⁵⁰ Para a proposta da companhia, cf. [1757]. ESTATUTO (minuta) para formação da nova Companhia do Comércio e Navegação da Costa da Mina. AHU_ACL_CU_005, Cx. 135, D. 10472. Avulsos da Bahia.

²⁵¹ E de fato os reinóis atuavam no tráfico como demonstram os estudos de MENZ, Maximiliano M. As “geometrias” do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796 – 1807). *Revista*

A formação da companhia também tocava o setor produtivo de Pernambuco. No projeto, os senhores de engenho entrariam para pagar os custos da empreitada e obviamente tirariam alguns ganhos. A conta da companhia, a ser paga pelos senhores e lavradores, seria feita da seguinte forma: 1/3 dos rendimentos dos engenhos iria para pagar as importações de escravos, 1/3 ficaria para a subsistência dos engenhos e o outro 1/3 para pagar as suas dívidas antigas, “de que todos se acham bastante gravados”, isto é, endividados.²⁵²

Os mesmos comerciantes de Pernambuco que haviam proposto a constituição de uma companhia para o resgate de escravos na Costa da Mina também propunham, três dias depois, em 21 de maio de 1757, a criação de uma companhia para o resgate de carnes secas e couros do sertão. E só poderiam participar da segunda companhia quem tivesse parte na primeira.²⁵³ Eram, por essa época, de 32 a 35 sumacas dedicadas ao resgate de carnes nos sertões de Pernambuco. A proposta da companhia pretendia diminuir esses números para 24, regulando o fornecimento de carnes e, assim, controlando os preços de forma que os mercadores pernambucanos saíssem ganhando. As carnes e couros trazidos dos sertões seriam vendidas em Recife pelo preço de 720 réis a arroba, na Bahia seriam vendidas a 880 réis a arroba e no Rio de Janeiro seriam trocadas por 1.000 réis a arroba.²⁵⁴ A companhia das carnes teria como capital inicial 180 contos para comprar as 24 sumacas, seus costeios, compras de gados e despesas com a manufatura deles nos sertões. Todos poderiam participar da companhia, mesmo os baianos, cariocas e lisboetas.²⁵⁵ Mas, pese embora a universalidade dos ingressos, os melhores preços estariam restritos ao espaço pernambucano. Se o mercado baiano necessitasse de carnes, por exemplo, o preço pago em Pernambuco seria mais barato daquele praticado na Bahia.

de *História* (USP), v. 166. p. 185 – 222, 2012 e *Ibidem*. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759 – 1775/80). *Afro-Ásia*, 48 (2013), p. 45 – 76.

²⁵² 1757, maio, 18, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o estado de ruínas em que se encontram os senhores de engenho e comerciantes daquela praça e pedindo a criação da Companhia que tanto imploram os comerciantes. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6948. f.7 – 7v.

²⁵³ *Ibidem*. D. 6948.

²⁵⁴ No documento os valores do Rio de Janeiro estão em tostões. Tomou-se a seguinte conversão: um tostão = 100 réis, conforme SOMBRA, Severino. *História Monetária do Brasil Colonial. Repertório cronológico com introdução, notas e carta monetária*. Rio de Janeiro, s.l., 1938.

²⁵⁵ 1757, maio, 21, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], Sebastião José de Carvalho e Melo, sobre o requerimento dos homens de negócios daquela praça, em que pedem a criação de uma Companhia para resgatar as carnes secas e couros do sertão. Anexos: 7 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6965.

Apesar da animação do governador e de alguns negociantes da capitania, o ouvidor Bernardo José Gonzaga, avisava que a companhia para Pernambuco teria futuro malogrado. Para ele, de nada adiantaria garantir o monopólio do tráfico de escravos para uma localidade enquanto as demais regiões do Brasil continuassem desreguladas. E mesmo se nas três principais praças fossem instituídas companhias monopolistas, elas entrariam em concorrência e acabariam com a própria lógica do monopólio. Só uma companhia para todas as praças seria a solução e para isso seria necessário “lei e autoridade Real”. Estima-se, pelo seu parecer, o quanto cada praça valia em termos do financiamento exigido por cada companhia. Para sustentar o tráfico de escravos para a Bahia seriam necessários 360 contos, para o Rio de Janeiro 240 contos e para Pernambuco 200 contos.²⁵⁶

A companhia proposta pelos mercadores residentes em Pernambuco não foi levada a sério pelos dirigentes metropolitanos. A coroa, muito possivelmente, ignorou a proposta dos mercadores pernambucanos devido aos problemas que havia tido com a implantação de uma companhia no Grão Pará e Maranhão. Pombal tentou, junto com seu irmão e governador, uma companhia com capitais residentes. Iniciativa frustrada, de vez que paraenses e maranhenses não tinham recursos para bancar a empreitada.²⁵⁷ Tal experiência pode ter influenciado em não se dar ouvidos as iniciativas dos pernambucanos quando eles também tentaram fundar uma companhia.

Como se sabe, a companhia fundada foi aquela arquitetada no reino e erguida com capitais de mercadores metropolitanos, ficando com o nome de Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. O debate sobre as razões da criação da CGPP está longe de ser resolvido e, por hora, só é possível conjecturar motivos, uma vez que faltam documentos explicitando os detalhes das negociações em torno da fundação da empresa. José Ribeiro Júnior argumentou que a companhia foi criada para favorecer os negociantes metropolitanos, algo muito plausível de vez que a maioria dos acionistas eram de Portugal.²⁵⁸ Isso, entretanto, não resolve a questão, apenas quer dizer que os

²⁵⁶ 1757, maio, 18, Recife. OFÍCIO do [ouvidor-geral da capitania de Pernambuco], João Bernardo Gonzaga, sobre a intenção dos homens de negócios daquela praça que pretendem fundar uma Companhia para resgate dos escravos. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6953.

²⁵⁷ CARREIRA, Antônio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Vol. 1*. Lisboa: Cia Editora Nacional & Instituto Nacional do Livro, 1988, p. 52 e MENDONÇA, Marcos Carneiro. *A Amazônia na Era Pombalina. Tomo II*. Brasília: Ed. Senado Federal, 2005, p. 68-73.

²⁵⁸ RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro. A Companhia geral de Pernambuco e Paraíba*. São Paulo: Hucitec, 2004, p. 4. Posição muito próxima é a de Kenneth Maxwell que denominou essa infiltração dos homens de negócio na companhia de Pernambuco – assim como em

metropolitanos financiaram a companhia. Não explica porque o projeto monopolista incidu sobre Pernambuco e não em outra praça e, mais importante, porque Pernambuco “necessitava” de uma companhia. Erika Dias lançou a hipótese de que a CGPP foi criada inspirada naqueles dois pedidos de companhias dos negociantes residentes em Pernambuco²⁵⁹, mas isso é algo difícil de ser comprovado. Como a mesma pesquisadora afirma corretamente, existiram diversas propostas de companhias para as partes do império – umas mais pontuais, outras mais gerais – que foram ventiladas em alguns círculos de poder durante meados do século XVIII e mesmo antes, o que significa que projetos monopolistas não eram novidades naquela época. Resta saber por que em Pernambuco o projeto vingou.

A hipótese sustentada aqui é a de que Pernambuco passava por uma falta de capitais e que, por isso mesmo, os negociantes residentes não conseguiriam arcar com um projeto monopolista. A cúpula administrativa em Portugal e as redes mercantis metropolitanas possivelmente sabiam disso, de vez que deveriam ter em conta o alto endividamento do setor produtivo e o consequente desfalque de capitais nos comerciantes em Pernambuco, uma leitura possível que pode ser retirada da análise das provisões discutidas no primeiro capítulo. Por isso a ideia da companhia projetada pelos metropolitanos foi a que teve sucesso. Essa falta de capitais dos mercadores residentes foi ratificada pela proporção com a qual participaram na CGPP, que era menos de 10%. Além do mais, por essa época foram aventadas propostas de companhias monopolistas para Bahia e Rio de Janeiro também. Projetos pensados a partir da metrópole mas que não encontraram acolhida entre os mercadores envolvidos com as mesmas praças

outros negócios – como a nacionalização da economia luso brasileira, reservando lugares econômicos para a burguesia portuguesa de modo a fazer frente à presença estrangeira, nomeadamente britânica, na economia colonial. MAXWELL, Kenneth. Pombal e a nacionalização da economia luso-brasileira. In: MAXWELL, Kenneth. *Chocolates, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*. São Paulo: Paz e Terra, 1999, p. 106. O mesmo argumento aparece em seu livro: *A devesa da devassa. A inconfidência mineira. Brasil e Portugal (1750-1808)*. São Paulo: Paz e Terra, 2010, p. 41. Recentemente Jorge Pedreira retomou o tema da “nacionalização” da economia luso-brasileira. Cf. PEDREIRA, Jorge. A economia política do sistema colonial. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 3. 1720-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. Sobre o contexto de criação das companhias, conferir os clássicos AZEVEDO, J. Lúcio de. *Épocas de Portugal econômico. Esboços de história*. Lisboa: Livraria clássica editora, 1978 e CARNAXIDE, Antônio de Sousa Pedroso, Visconde de. *O Brasil na administração pombalina: economia e política externa*. São Paulo: Ed. Nacional, 1979.

²⁵⁹ DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”: a Companhia de Comércio e as relações políticas entre Pernambuco e a Coroa no último quartel de setecentos. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, tese do doutoramento, 2014, p. 157. Cf. também da mesma autora: Ibidem. Redes mercantis, os homens de negócio e a Coroa portuguesa: propostas de empresas comerciais na segunda metade do século XVIII em Pernambuco. In: LISBOA, Breno Almeida Vaz. et. al. (org.) *Essa parte tão nobre do corpo da monarquia. Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII*. Recife: Editora UFPE, 2016.

brasileiras. Sinal de que esses circuitos estavam suficientemente bem alimentados de capitais ou que os grupos de pressão inviabilizaram, por interesses próprios, a instalação de uma empresa monopolista.²⁶⁰ Em outras palavras, Pernambuco necessitava de capitais e por isso foi mais suscetível de acolher uma empresa monopolista. Ao contrário de Bahia e Rio de Janeiro.

De toda forma, não deixa de ser sintomático que tanto os residentes coloniais como os agentes metropolitanos, estavam sentindo os problemas enfrentados pela capitania de Pernambuco, uma vez que ambos planejaram sanar as dificuldades por meio da implantação de monopólios. Dois anos depois da proposta dos pernambucanos, uma companhia ao gosto de outros negociantes e mais afinada com os interesses do Estado, foi projetada e implantada em Pernambuco, numa proporção muito maior daquela que os residentes queriam. A CGPP, oficializada em 1759 e operando a partir de 1760, além de garantir para si o monopólio do tráfico de escravos, principal grito dos mercadores residentes, também garantiria exclusividade nos fluxos entre Pernambuco e Portugal. Isto é, tudo que entrasse e saísse de Pernambuco passaria pelo crivo da companhia, utilizando suas embarcações, gerando receitas aos acionistas e garantindo o monopólio do mercado. Fora essas incursões no setor mercantil, que era a própria razão de ser de uma companhia de comércio, restringindo a atuação de concorrentes, a CGPP também financiava o setor produtivo, nomeadamente, os produtores de açúcar. E foram esses capitais que reanimaram a economia da região, carente de crédito durante a primeira metade do século XVIII.

3.1. Capitais para o setor produtivo durante a CGPP

A CGPP fez investimentos fundamentais no ramo produtivo da capitania. Um dos benefícios de uma companhia monopolista era a de possibilitar maior conhecimento e controle das demandas e ofertas das colônias, principalmente na proporção de fazendas e créditos a fornecer. Por isso que, logo no início de seu funcionamento, a Junta da CGPP²⁶¹ em Lisboa pedia um levantamento dos engenhos em Pernambuco, para medir o quanto

²⁶⁰ Para as propostas de companhia para Bahia e Rio de Janeiro, cf. DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. *“As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”*, op. cit, p. 117-125, que se apoiou na pesquisa de VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.

²⁶¹ A CGPP tinha em Lisboa uma Junta que administrava a empresa de forma geral. Dela saíam as ordens para a Direção de Pernambuco, os responsáveis por gerirem a companhia na colônia.

poderia fornecer de créditos. Foi daí que vieram à tona as listas de engenho de 1761 e 1763, sendo que a última é a única para o século XVIII que informa o número de escravos em Pernambuco. Entretanto, a mesma Junta deixava claro que não sustentaria “o fausto e vaidade dos” produtores, “perdidos pelo seu desgoverno e incapazes de se restabelecerem com socorro algum, pois estes frustrarão os bons intentos da companhia com perda de cabedal dos seus interessados, que todos temos obrigação de zelar.”²⁶² A companhia, de início, financiaria a terça parte das produções dos senhores e pedia em troca o pagamento da mesma proporção, mas essa fração, depois, aumentaria.²⁶³ O financiamento era por meio de fazendas, e não se incentivava o fornecimento de dinheiro aos produtores, diretriz que também seria modificada no decorrer dos anos.

Quando os administradores da companhia em Pernambuco tentaram defendê-la das acusações dos moradores de Pernambuco em 1780, escreviam que as capitanias sob sua jurisdição possuíam 267 engenhos em 1761, dos quais 80 “que reputavam capazes de subsistir, 113 de que não tinham as necessárias informações e 74 empenhados e quase destruídos.” Ou seja, se se levar a sério essas informações, divulgadas num momento em que a companhia queria ver seu monopólio renovado e argumentava no sentido de garanti-lo, ter-se-ia, no mínimo, 27,7% dos engenhos envolvidos em algum tipo de dívida em 1761.²⁶⁴ No mesmo documento os administradores se orgulhavam dos 390 engenhos que Pernambuco conseguiu alcançar em 1780. E quando cruzados com uma lista de devedores do mesmo ano²⁶⁵, descobre-se que, dos 390 engenhos, 253 (64,8%) se encontravam

²⁶² ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 14.

²⁶³ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 11. Era intuito da CGPP, já no início de suas atividades, “suprir a os senhores de engenhos e fabricantes, com dinheiro e com efeitos a proporção do que cada um necessitar e do que produzirem as suas fábricas e engenhos não excedendo, porém, a terça parte da importância da anual produção, ficando os mesmos efeitos obrigados a o pagamento da terça parte e as outras duas aplicadas paras as mais dívidas e sustento do lavrador ou fabricante, e isto com o juro a razão de três por cento [...]”

²⁶⁴ 1780, abril, 20, Lisboa. CARTA da Junta da Administração da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba à rainha [D. Maria I], sobre as cartas dos oficiais das câmaras de Olinda e Recife, e dos moradores da capitania de Pernambuco, pedindo a extinção da dita Companhia. Anexos: 16 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10156. O número de engenhos totais, 267, é bem próximo dos 268 mencionados no documento de 1761. Cf. 1761, fevereiro, 15, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre o envio das relações dos engenhos existentes nas capitanias de Pernambuco e da Paraíba, bem como os que se encontram de fogo morto. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 95, D. 7501.

²⁶⁵ [1780, julho, 27, Lisboa]. PROCESSO das listas dos débitos dos senhores de engenho, dos rendeiros e lavradores de açúcar, dos fabricantes de sola, dos negociantes e mercadores, e demais devedores à Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. AHU_ACL_CU_015, Cx. 137, D. 10206. Conferir o apêndice VI para os nomes dos devedores.

endividados com a CGPP. No mesmo documento de defesa da companhia, os administradores declaravam que em 1760

“a maior parte dos engenhos se achavam gravados com empenhos excessivos pelas desordens e mau governo dos seus proprietários, querendo sustentar um fausto desigual as suas posses, pois pretendiam não só os gêneros precisos a conservação das suas lavouras, mas fazendas de grande custo, para pagarem com largas esperas.”²⁶⁶

A botar fé nesses números, pode-se bem crer que no momento em que a companhia iniciava suas atividades, os capitais haviam diminuído a tal ponto que os mercadores em Pernambuco não estavam mais tão dispostos a financiar as produções pela década de 1750. Muito a propósito, a falta de capitais foi abertamente declarada pelo governador em 1759. Quando publicou bando para os mercadores de Pernambuco subscreverem ações para a recém-fundada CGPP, Luís Diogo Lobo da Silva escrevia que a companhia era “o único e eficaz meio que pode conduzir este Estado ao desejo do fim de se levantar, rico e poderoso, das ruínas em que há muitos anos se acha sepultado na falta de cabedais [...]”²⁶⁷ Ao contrário, nos tempos da companhia, quando os investimentos de capitais para os senhores de engenho chegaram para mais de 60% deles, em 1780, as exportações aumentaram, o que se depreende do Gráfico 3.1.

²⁶⁶ 1780, abril, 20, Lisboa. CARTA da Junta da Administração da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba à rainha [D. Maria I], sobre as cartas dos oficiais das câmaras de Olinda e Recife, e dos moradores da capitania de Pernambuco, pedindo a extinção da dita Companhia. Anexos: 16 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10156. Grifo meu.

²⁶⁷ 1759, março, 12, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre os motivos do atraso para a instalação da Companhia de Comércio na dita capitania. Anexos: 5 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 90, D. 7214. Essa baixa de capitais, por volta da véspera da criação da companhia, faz duvidar da ascensão do setor mercantil frente ao setor senhorial, durante o século XVIII. De acordo com Jucá de Sampaio, no decorrer do século XVIII, a elite mercantil suplantou a elite senhorial carioca. Segundo ele, os mercadores decidiram não se aliar fortemente com a elite da terra. Cf SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antonio Jucá de (org.). *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 228, 247. Como visto, para o caso pernambucano, esse parece que não foi o caso. Para Pernambuco, através dos indicativos da incapacidade dos mercadores de não conseguirem mais financiar as plantações e nem de conseguirem entrar com peso na CGPP, conclui-se que a ascensão mercantil foi barrada aí.

Gráfico 3.1. Arrobas de açúcar exportadas e embarcações de Pernambuco (1720 a 1799)

Fonte: Apêndice III.

Esse aumento das exportações esteve ligado fundamentalmente ao fornecimento de crédito pela CGPP aos produtores. E de igual modo, também por uma reorganização do tráfico de escravos, afora o fato de a capitania ter novos ingressos para financiar o resgate de cativos. Isso tudo favoreceu saltos em despachos de açúcar que superaram, inclusive, as exportações da Bahia entre 1772 e 1777, algo que não acontecia desde o período anterior à invasão holandesa.²⁶⁸

A atuação da companhia foi particularmente importante no fornecimento de mão de obra. A CGPP tinha diretrizes mais planeadas para segurar os escravos em Pernambuco, dificultando sua saída para outros portos da colônia. Os recentes números coletados por Érika Dias dizem claramente o seguinte: 1) entraram 54.161 escravos em Recife entre 1742 a 1759, e desses, 21.550 foram remetidos para outras capitanias, ficando em Pernambuco o total de 32.611 cativos; 2) entraram 37.806 escravos em Recife entre 1760 a 1777, e desses, 3.056 foram remetidos para outras capitanias, ficando em Pernambuco o total de 34.750 cativos.²⁶⁹ Ou seja, o comércio livre anterior à companhia

²⁶⁸ CARRARA, Angelo Alves. MENZ, Maximiliano M. MELO, Felipe Souza. A economia brasileira na crise do Antigo Regime (ca. 1760 – ca. 1807). No prelo. Os dados utilizados nesse artigo são os seguintes: para Pernambuco foram utilizadas as informações fornecidas pelos mapas de carga e para a Bahia foram utilizados os mapas de embarcações que se encontram nos livros do “Marco dos Navios” no Arquivo Municipal de Lisboa.

²⁶⁹ DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”, *op. cit.*, p. 349. A pesquisadora se baseou nas Certidões da Alfândega do Recife que se encontram no AHU, Conselho Ultramarino, Pernambuco, AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9823.

conseguiu trazer mais escravos para Pernambuco do que no próprio período do monopólio. Entretanto, a companhia conseguiu reter mais escravos em Pernambuco do que no período de comércio livre. Isto é, no geral, a companhia conseguiu aumentar o fornecimento de escravos em Pernambuco.

Essas constatações são, obviamente, fruto de uma leitura dos grandes números do tráfico. Levando em conta os fatores que fogem ao controle regional de Pernambuco, e prestando atenção para as conjunturas externas, cumpre recordar que a oferta de mão de obra escrava foi facilitada por essa época, uma vez que as minas já não atraíam tanto a demanda por braços, pese embora ainda ser um negócio tentador enviar escravos para as regiões de mineração em troca de ouro, algo que deve ter acontecido, mas em menor grau do que acontecia na primeira metade do século XVIII. Adicione-se a isso a depressão generalizada do trato negreiro no Atlântico incluindo as colônias do Caribe, o que fez baixar globalmente o preço dos escravos por volta da década de 1760.²⁷⁰ A própria companhia chegou a incentivar remessas de escravos para o Rio de Janeiro nessa época, justamente porque os seus preços em Recife estavam baixos.²⁷¹

Assim, não se sentiram faltas no fornecimento de escravos durante o tempo da CGPP, como ocorreu antes de sua atuação. Pelo contrário, até se incentivou as remessas de escravos para o Rio de Janeiro. Isso é tão verdade que, em 1769, a companhia encontrava dificuldade em vender os escravos tanto em Recife quanto no Rio de Janeiro, pelo baixo preço nas praças, e por isso decidiu reduzir as importações de cativos da Costa da Mina e de Angola.²⁷² Somente no final de 1773 que os produtores da Paraíba reclamaram da falta de escravos. E só em 1774 esse problema foi sentido em Pernambuco. Nessa ocasião, a Junta proibiu que se remetessem escravos para o Rio e somente poderiam ir para lá caso estivessem tendo dificuldade de vendas em Pernambuco.²⁷³

Além do mais, já por 1768, o tabaco pernambucano parecia ter se ajustado um pouco melhor ao tráfico com a costa africana de acordo com o conde de Povolide, governador de Pernambuco pela época, pois escrevia que “se algum [tabaco] produz o

²⁷⁰ Sobre a baixa do preço dos escravos cf. MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759 – 1775/80). *Afro-Ásia*, 48 (2013), p. 72. Cf. também MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830*. Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1988, p. 591.

²⁷¹ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 109v-110.

²⁷² ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 177-177v.

²⁷³ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 18 e 42v-43.

país, só é capaz de embarcar-se para a África por ser de inferior qualidade para o comércio da Europa.”²⁷⁴ A melhora do tabaco pernambucano para se ajustar mais aos gostos do mercado africano é, possivelmente, reflexo da atuação da CGPP, porque, logo no ano de sua fundação, a companhia previa a contratação de “um mestre dos melhores da Bahia, a quem façam a conveniência que bastar para que efetivamente se resolva a passar a esse Recife, a preparar e ensinar a preparar o dito gênero [do tabaco], do mesmo modo que se prepara na Bahia.”²⁷⁵

Mas o tabaco não deve ser supervalorizado quando para compreender o tráfico de escravos, na verdade ele deve ter influenciado muito pouco.²⁷⁶ De 1761 a 1769, das 48 embarcações (galeras, corvetas e sumacas) que foram a costa africana (principalmente Angola e em menor medida Costa da Mina) somente 19 levavam rolos de tabaco para o resgate. Na verdade, o espaço preenchido nessas embarcações ficou a cargo das pipas de aguardente, presentes em 47 embarcações e de arrobas de açúcar, que fez parte da carga de 29 embarcações, conjuntamente com outras mercadorias.²⁷⁷ O tabaco era mais importante no trato com a Costa da Mina, já que todas as embarcações que para lá foram iam com o fumo. O que não pode ser dito para o comércio com Angola, onde poucas embarcações levaram tabaco. Contudo, era com esta última região que Pernambuco mandava a maior quantidade de embarcações de modo a conseguir o grosso do contingente de mão de obra cativa. O Gráfico 3.2. evidencia isso.

Muito embora o Gráfico 3.2. deixar claro a ligação direta entre Pernambuco e Angola - mostrando o papel dos gêneros tropicais no resgate de escravos - era, na verdade, o contato entre Lisboa e Angola e, consequentemente, as fazendas europeias, os maiores

²⁷⁴ 1766, julho, 7, Recife. CARTA dos oficiais da Câmara do Recife ao rei [D. José I], sobre a nomeação de um senhor de engenho e um lavrador do tabaco para servir de Inspetor nos portos do mar. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 104, D. 8030.

²⁷⁵ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 2v. Para o tabaco pernambucano ganhar espaço na costa africana, a Junta da CGPP em Lisboa propunha ao rei que limitasse as carregações da Bahia. Não aparecem provas de que isso ocorreu, entretanto. Cf. ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 14f-14v.

²⁷⁶ O tabaco teve importância maior durante a primeira metade do século XVIII, conforme explorou a tese de Gustavo Acioli Lopes, mas na segunda metade do século o fumo já estava muito comprometido. Cf. LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio Atlântico. Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)*. São Paulo: Universidade de São Paulo, tese de doutorado, 2008. Para um clássico estudo sobre o tabaco, cf. NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial. Lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

²⁷⁷ Sobre a cachaça, cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul. Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Cia das Letras, 2000, p. 307-323. Cf. também CURTO, José. *Álcool e escravos. O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central e Ocidental*. Lisboa: Vulgata, 2002.

responsáveis pelo tráfico de escravos durante o monopólio da companhia. Das importações realizadas pelos administradores da CGPP em Angola, 74% provinham de fazendas de Lisboa, 20% de cargas de Pernambuco e 6% de mercadorias da Índia. Ou seja, “era através da Metrópole que era fornecida a maior parte das mercadorias para o resgate angolano”.²⁷⁸

Gráfico 3.2. Embarcações de Pernambuco para Angola e Costa da Mina (1761 a 1769)

Fonte: Apêndice VII, que informa também o número de rolos de tabaco e aguardente que cada embarcação carregou.

Ainda em relação ao tabaco, a CGPP, na visão da Junta, havia reanimado a sua cultura na capitania de Pernambuco. Mas, segundo contam, por culpa dos lavradores que faziam fumos da má qualidade, a cultura teimava em não vingar e não conseguia conquistar o mercado da Costa da Mina por volta de 1772.²⁷⁹ Mas já no ano seguinte, dava outra justificativa. Em 1773, diziam que aquele comércio estava em decadência por causa da concorrência das embarcações baianas e pelos tributos e violências que os holandeses faziam as embarcações portuguesas. E, em 1775, tentando resolver problemas no abastecimento de escravos em Pernambuco, a Junta dizia que o comércio da Costa da Mina estava comprometido, porque os tabacos pernambucanos estavam muito caros para

²⁷⁸ MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759 – 1775/80). *Afro-Ásia*, 48 (2013), p. 56-57.

²⁷⁹ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 252.

se comerciarem ali. Pediam para a Direção comprar fumo por preços menores e se caso não conseguissem, orientava-os a se dedicarem ao tráfico com Angola e Benguela, e diminuïrem as remessas de escravos para o Rio de Janeiro.²⁸⁰

Assim, o fumo teve dificuldades em progredir nas terras de Pernambuco. Ainda em 1790, o governador escrevia à corte falando que antes “florescente”, a cultura do tabaco “hoje se acha reduzida ao mísero estado de chegar muito mal para o consumo destes povos”. Mas advertia que a causa da decadência “procede de se achar igualmente reduzida a coisa nenhuma a navegação da Costa da Mina, que era quem dava extração aos tabacos desta capitania.”²⁸¹

3.2. Transporte da Companhia

A companhia fez sensíveis modificações no transporte ultramarino de mercadorias. Uma das mais importantes foi dar cabo ao sistema de frotas, antes mesmo do alvará de 1766 que fez a mesma coisa para a Bahia e Rio de Janeiro. A última frota comboiada de Pernambuco foi aquela de 1761 e já no ano seguinte as embarcações que iam e saíam dali foram estimuladas pela companhia a zarparem soltas ou em pequenos grupos, dispersas ao longo do ano.

Pouco se sabe, pelos registros da companhia, acerca dessa mudança, somente que em seus estatutos de 1759 já se abria a possibilidade de mandarem navios sem a necessidade de frotas e escoltas:

“Há Vossa Majestade por bem, **que a mesma Companhia, além dos Navios, que navegarem nas Frotas, possa mandar as mesmas Capitânias, e fazer voltar delas, os mais Navios soltos**, que necessários forem em benefício do seu comércio e navegação, e da extração e introdução dos gêneros, da produção, e provimento das mesmas capitânias.”²⁸²

A Junta da CGPP em Lisboa, logo em 1761, começava a dar sinais de que a frota poderia sair desmembrada, de pouco em pouco, caso ocorressem demoras no porto.

²⁸⁰ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 9v, 65v e 66.

²⁸¹ APEJE. CC. 03, f. 80v. Segundo Nardi, “o comércio do fumo em Pernambuco no final do século XVIII, dependia das importações de fumo da Bahia e do Rio de Janeiro.” Cf. NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial*, op. cit., p. 45.

²⁸² SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa desde a ultima compilação das ordenações [...]*. Vol. 1. Lisboa: Tip. Maignrense, Correia da Cunha, 1830-1849, p. 702. Grifo meu.

“Esta Junta tem assentado que a frota se não demore nesse porto [do Recife] mais tempo que o de três meses depois da sua chegada, o que Vossa Mercê farão toda a diligência possível para que assim se execute; sem que obste o motivo da obra de que necessitam alguns dos navios, porque para que estes a façam devem ser os primeiros que descarreguem; **e sucedendo que alguns não esteja pronto para o referido tempo, tem o regresso de vir depois da frota, livrando por este modo a Companhia das grandes despesas da Nau de Guerra, e de perder nesta cidade as ocasiões favoráveis de venda.**”²⁸³

Na prática, a concretização dos vasos soltos só se sentiria em 1762. E é particularmente curioso que a CGPP permitisse esse tipo de navegação num período de guerras. Veja-se que, na iminência de uma pequena frota sair do Recife em 12 de agosto de 1762, o governador deliberava negativamente sobre a sua partida, uma vez que a Europa estava em guerra e era perigoso navegarem pequenas frotas sem escolta naquele momento. Tentava seguir, segundo ele, as ordens da corte. A frota saiu do Recife mesmo assim. A deliberação para isso não foi do governador, mas sim do intendente e dos deputados da Direção da companhia da praça do Recife, atendendo mais aos “interesses da corporação” do que os “da Junta de Lisboa.” Entretanto, foi no meio desse impasse de se liberar a frota ou não, que foi dado saber ao governador a opinião de que seria melhor se “expedirem de mês em mês um navio, para que não parasse o giro do comércio”. Na avaliação do governador essa opinião “parecera racional” uma vez que não sacrificava o

“fundo da companhia a contingência do acaso, como por não cessar parte **da grande utilidade que podia conseguir com o giro dos navios soltos**, refletindo na boa reputação que logram os gêneros da América atualmente na Europa, pela qual ainda houvesse a infelicidade de se perder um ou dois navios, os que se salvam indenizavam o prejuízo.”²⁸⁴

Com efeito, a preocupação da CGPP era de não parar o giro mercantil. Embora a guerra pudesse acarretar perdas à companhia com a sua política de liberar a navegação de embarcações soltas, ao mesmo tempo, a guerra possibilitou maior projeção nos mercados internacionais ao açúcar brasileiro. Ponderando as perdas e ganhos da nova política de navegação, o último fator pareceu mais atrativo. No começo, a CGPP tentava contornar o risco marítimo mandando embarcações para Pernambuco junto com a frota do Rio de

²⁸³ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 30. Grifo meu.

²⁸⁴ 1762, agosto, 12, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], informando os motivos da Companhia Geral de Comércio em segurar a saída de algumas embarcações e as dificuldades na lotação dos navios. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 98, D. 7696. Grifo meu.

Janeiro, e na volta para Portugal, obrigava-as a navegarem conjuntamente, mas sem aquela embarcação de guerra típica da configuração das frotas. Comboios de 3 ou 4 embarcações foram comuns nos primeiros cinco anos da companhia. Daí em diante, mercê da abolição das frotas em 1766, a CGPP liberou, sem qualquer pudor, que as embarcações navegassem sozinhas pelo Atlântico.²⁸⁵

Outra modificação trazida pela companhia foi a ajustada oferta de transporte, que respondeu melhor a demanda de mercadorias. Isso, é claro, deveu-se ao controle que a CGPP tinha sobre o território monopolizado. Ela poderia saber o quanto de embarcações necessárias para escoar as safras porque tinha informações sobre as produções, com a Direção reportando sobre isso da colônia. E ela conseguia suas embarcações por três vias: pela compra, construção e aluguel. E nisso se observa a integração vertical da empresa que era ao mesmo tempo, construtora e proprietária de embarcações.

Além de aumentarem as exportações de açúcar, a utilização da capacidade das embarcações foi visivelmente alterada pela CGPP. Durante os vinte anos de monopólio foi utilizada a mesma quantidade de embarcações empregadas entre 1740-1759, com a diferença crucial de que a companhia conseguiu carregar mais açúcar do que o período anterior de comércio livre, conforme o Gráfico 3.1. Algumas hipóteses podem ajudar a entender esse fenômeno.

É facilmente constatável que a oferta de transporte responde a demanda por produtos transportáveis. No tempo das frotas - isto é, onde o comércio era livre - nem sempre os agentes particulares tinham informações suficientes para planejar o contingente correto de embarcações para atender a demanda de caixas de açúcar. Isso poderia significar excesso de embarcações e pouca carga transportada, ou o contrário, muita carga resultante de uma boa safra e pouca oferta de transporte.

E como o preço do frete era livre até 1751, aos agentes era permitido especular com as taxas, encarecendo ou barateando os custos de transporte. Se a safra fosse de grandes proporções, provavelmente haveria competição entre os mercadores para conseguir espaço dentro das embarcações (caso fossem em pouco número) para as suas mercadorias e isso poderia fazer os preços dos fretes aumentarem. Por outro lado, se a safra fosse pequena deveria haver mais competição entre os armadores (caso fossem

²⁸⁵ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 54 – 54v. Em 1763, ano em que se aconselharam essas medidas, a preocupação da CGPP era em relação aos corsários argelinos. E nessa ocasião, apenas quatro embarcações seguiriam juntas até Lisboa. No mesmo livro do “copiador de Pernambuco”, f. 131v., a Junta em Lisboa afirmava: “se acham as costas guardadas e limpas de piratas” no momento em que Sua Majestade abolia as frotas comboiadas em 1766.

muitos) para conseguir carga, o que podia resultar em baixa nos preços dos fretes e a maior possibilidade de zarpar com o navio sub utilizado, algo que, além do mais, incentivava a espera em porto.²⁸⁶ Assim, às vezes, não deveria ser tão fácil encontrar um ponto de equilíbrio entre os interesses dos mercadores e dos armadores.

Um cenário diferente se dá quando os fretes são regulados, como ocorreu durante o período da companhia. Aqui, para o transportador, a única alternativa possível era esperar os carregadores trazerem suas mercadorias para preencher a cota dos vasos, uma vez que os preços não poderiam passar de um certo teto. A companhia poderia fazer isso por duas razões: primeiro porque a legislação da época, de 1751 e posteriormente a de 1766, regularam as taxas de fretes para todas as praças e, segundo, pelo simples fato de a companhia controlar a oferta de transporte, recomendando sempre a completa lotação das suas embarcações.

Entretanto, esses ganhos em eficiência foram atingidos, em alguma medida, pela contratação de embarcações particulares. A frota da companhia era insuficiente para transportar as mercadorias de e para Pernambuco, por isso os fretamentos foram constantes na década de 1770. Afirmção válida mesmo quando se lembra dos esforços da CGPP de construir embarcações nas suas áreas de influência. A concretização da manufatura naval só se deu, a propósito, na década de 1770, apesar de nos estatutos de fundação da empresa já se intencionarem a empreitada. Algumas embarcações foram ficando velhas e por isso a necessidade de renovar o repertório naval da companhia. Foram construídas novas embarcações, e a diretriz era para que fossem de grande porte, mas a média da tonelada das novas embarcações diminuiu com relação ao período anteriores do monopólio, como demonstra a Tabela 3.1. Por volta de 1780, quando do momento final do seu exclusivo, a frota da companhia era composta de 24 embarcações, as quais realizavam os giros mercantis de Lisboa, Pernambuco, Paraíba, portos da África e Ásia, sendo 13 os vasos que faziam o trato com a América.²⁸⁷ Número, aliás, irrisório quando comparado com a frota mercantil de duas grandes companhias monopolísticas da época, a Companhia Britânica das Índias Orientais e a Companhia Holandesa das Índias

²⁸⁶ Esse é um raciocínio inspirado, em grande parte, nos escritos de Ralph Davis. Cf. DAVIS, Ralph. “Merchant Shipping in the Economy of the Late Seventeenth Century”, *Economic History Review*, vol. 9, n.º 3, 1956, p. 69.

²⁸⁷ 1780, maio, 1, [Pernambuco]. MAPA do estado da marinha da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10159. Carreira fala em uma frota de 50 embarcações, mas a lista que ele utiliza corresponde aos navios utilizados durante todo o monopólio, incluindo embarcações que não estavam mais em uso. Cf. CARREIRA, Antônio. *As companhias pombalinas. De Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1983, p. 225-227.

Orientais que, respectivamente, tinham um repertório naval de 318 e 297 embarcações.

288

Tabela 3.1. Embarcações da CGPP que operavam na rota de Pernambuco em 1780

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	L	M
Pré-CGPP	Bouças	Navio	500	50	24	10,00	2,08	11/01/1780	07/05/1780	10/07/1780	180
Pré-CGPP	Glória	Navio	460	50	24	9,20	2,08	29/08/1779	07/04/1780	04/06/1780	279
Pré-CGPP	Prazeres	Navio	400	45	22	8,89	2,05	26/02/1780	20/06/1780	23/08/1780	178
Pré-CGPP	Navegantes	Navio	130	30	8	4,33	3,75				
1763	S. Antônio	Corveta	150	20	8	7,50	2,50	29/08/1779	21/03/1780		
1773	Olinda	Navio	500	40	22	12,50	1,82	11/01/1780	07/05/1780	10/07/1780	180
1775	Voador	Navio	330	40	20	8,25	2,00	26/02/1779	16/06/1779	03/09/1779	189
1775	Delfim	Navio	330	40	20	8,25	2,00	29/08/1779		19/07/1780	324
1776	Cisne	Navio	330	40	20	8,25	2,00	19/02/1780			
1777	Tejo	Navio	330	36	20	9,17	1,80	26/02/1780	05/08/1780	24/12/1780	301
1777	Águia do Douro	Corveta	270	30	12	9,00	2,50				
1778	Providência	Charrua	340	40	10	8,50	4,00	13/05/1780	02/10/1780	25/12/1780	226
1779	Sultana	Corveta	300	30	20	10,00	1,50	19/02/1780	03/06/1780	06/08/1780	168

A: Ano de construção. B: Nome da embarcação. C: Tipo da embarcação. D: Toneladas. E: Tripulação. F: Peças de Artilharia. G: Toneladas por pessoa. H: Armas por pessoa. I: Data de saída de Portugal. J: Data de saída de Pernambuco. L: Data da entrada em Portugal. M: Tempo (em dias) da viagem redonda. Fonte: AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10159. As datas de saída das embarcações de Pernambuco foram extraídas dos mapas de carga, cf. apêndice I. As datas de entrada em Portugal se encontram em Frutuoso, et. al. *Op. cit.*

A tabela acima é evidentemente incompleta, pois não apanha todas as embarcações anteriores ao monopólio²⁸⁹, mas é uma das poucas maneiras de se aquilatar questões importantes da economia do transporte. Com essa advertência em mente, veja-se que apesar das tonelagens dos vasos da companhia diminuírem, outros fatores foram otimizados. A média da tripulação desceu de 43 pessoas por embarcação para 35. As peças de artilharia necessárias para a segurança das viagens, quando de possíveis confrontos no mar, baixou de uma média de 19,5 armas por embarcação para 16,8, assim como a razão tripulante/arma, que foi mais tímida, mas diminuiu de 2,49 para 2,24. E a razão de tripulante responsável por cada tonelada aumentou de uma média de 8,1 para 9. Todos esses fatores, com exceção da diminuição da tonelada das embarcações, aproximam-se das conclusões apontadas pela historiografia anglo-saxã, de que os custos

²⁸⁸ ERIKSON, Emily. *Between Monopoly and Free Trade: The English East India Company, 1600–1757*. Princeton University Press, 2014, p. 4.

²⁸⁹ Na tabela 3.1, as quatro embarcações anteriores ao monopólio ficaram gravadas na coluna A, como “Pré-CGPP”, pois a fonte não informa as datas de fabricação.

de proteção do transporte ultramarino, durante o século XVIII, diminuíram.²⁹⁰ Nomeadamente, a segurança nos mares foi a principal razão, já que nesse cenário de relativa tranquilidade, as embarcações empregavam menos armamento e a tripulação, que antes se dedicava ao manejo de armas, diminui sua atuação nessa função. O espaço da embarcação, doravante, pôde ser melhor aproveitado com a tripulação mais dedicada aos cuidados da carga, por isso a razão homem/tonelada aumenta.

Mas o mais claro sinal de eficiência do transporte, nesse caso, são as mudanças no tempo das viagens redondas. Lembre-se que no tempo das frotas, conforme mostrou a Tabela 2.1., as embarcações empregadas na rota de Pernambuco faziam as viagens de ida e volta num período muito alongado, com uma média de 287 dias. Já no tempo da companhia, sem os inconvenientes de se armar frotas, o percurso completo se reduz significativamente e chega a uma média de 135 dias.²⁹¹ Esses números indicam que não só as viagens redondas estavam sendo realizadas em tempo mais rápido, mas também e mais importante, que o tempo de carregamento foi menor, o que possibilitou dar maior escoamento às safras. Igualmente, o fato de não serem necessárias negociações em torno dos preços dos fretes, já que eles eram regulados, também fez diminuir o tempo de espera nos portos. Isso tudo possibilitou que a companhia otimizasse a utilização das suas embarcações.

A construção naval da companhia não se deu com a magnitude desejada pela empresa, por isso foi recorrente a contratação de embarcações particulares para auxiliar nos despachos. É um quadro organizacional diferente da Companhia Britânica das Índias Orientais, por exemplo, que abandonando o projeto de ter uma frota própria no começo do século XVII para contratar serviços de terceiros, acabaram por favorecer um forte grupo mercantil dedicado quase exclusivamente ao transporte ultramarino.²⁹² A companhia de Pernambuco empregava um misto de vasos próprio com vasos particulares,

²⁹⁰ SHEPHERD, John e WALTON, Gary. *Shipping, Maritime trade and the economic development of colonial North America*. Cambridge: Cambridge University Press, 1972, p. 159.

²⁹¹ A mediana para o tempo de viagem redonda no tempo das frotas era próximo do cálculo da média, 278,5 dias. Já a mediana para o tempo de navegação solta difere bem mais do cálculo da média, ficando em 178 dias. Tanto tomando a média como a mediana como termômetro, as viagens redondas diminuíram no tempo dos vasos soltos.

²⁹² ERIKSON, Emily. *Between Monopoly and Free Trade*, op. cit, p. 53. Para uma discussão verticalizada sobre o transporte ultramarino das companhias britânicas, holandesas e francesas, cf. MINCHINTON, Walter. “corporate ship operation from late sixteenth to late eighteenth century.” *International journal of maritime history*, vol. II, n. 1, 1990.

seguindo, mais ou menos, o modelo da Companhia das Índias Orientais Holandesas, só que em proporções bem menores.

Uma das primeiras notícias sobre a falta de embarcações para o transporte ultramarino aparece no começo da década de 1770. A safra de 1772-1773 prometia ser grande, fazendo a Junta providenciar medidas para o transporte das mercadorias. Deu, então, permissão para embarcações particulares irem a Pernambuco carregarem os gêneros. Porém, as poucas chuvas fizeram diminuir a produtividade, o que frustrou os planos da Junta em 1773, principalmente em relação aos gastos com os navios fretados.

²⁹³ Além do mais, frustrava as expectativas de verem algumas dívidas salgadas. Mas nesses casos de pequenas produções e grande oferta de transporte, era recomendado que as embarcações permanecessem no porto do Recife para carregarem as próximas safras.

²⁹⁴

Um pouco antes, em 1772, a safra prometia ser boa também e embarcações de particulares foram chamadas para auxiliar nos despachos. Nessa ocasião, a embarcação fretada do proprietário Miguel Rodrigues Colaço poderia trazer açúcar, couros e solas, e a embarcação de Paulo Jorge (que fez parte da primeira Junta da companhia²⁹⁵) somente couros e solas. Vendo que a safra iria ser grande, Manuel Gomes dos Santos, grande mercador de Pernambuco - por meio de seu procurador, Felix Teixeira de Matos - pedia a Junta de Lisboa que pudesse navegar sua sumaca para Portugal com os carregamentos da CGPP. Para todos esses navios foram feitos contratos de fretamento. Contudo, não era verdade que o navio de Paulo Jorge veio somente com couros e solas para Portugal. A embarcação também carregou açúcar, tanto que o próprio Paulo Jorge, na cidade de Lisboa, os comprou em leilão naquele mesmo ano. ²⁹⁶

Mais uma vez a expectativa era que a safra de 1773-1774 fosse abundante e, por isso, foram feitas novas rodadas de fretamentos de navios particulares para carregarem em Pernambuco, inclusive um da Bahia. Essa safra foi de fato boa, de vez que não foram registradas reclamações. Igualmente, a Direção dizia que a safra de 1774-1775 seria “avantajada”. Por isso a Junta se antecipou para fretar mais embarcações particulares. No total informavam que iriam fretar 6 embarcações. Em 1776, a Junta sabendo que a safra

²⁹³ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 259v e 269.

²⁹⁴ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 246.

²⁹⁵ Sobre os integrantes da Junta da CGPP em Lisboa e dos Diretores em Pernambuco, cf. RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 84-87.

²⁹⁶ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 236v, 237 e 253.

da Bahia ia ser pequena e que existiam lá navios ociosos, mandava a Direção contatar os seus procuradores em Salvador para aliciarem algumas embarcações para o transporte da safra de Pernambuco, de vez que a frota da CGPP por si só não iria dar conta. Já em 1777, a Junta dava autorização a Direção para fretar as sumacas que quisesse para transportar os gêneros para Portugal, pois estavam receosos de que não haveria embarcações suficientes da CGPP. E a própria Junta fretou dois navios no mesmo ano.²⁹⁷

Vários outros casos semelhantes de fretamento existiram durante a década de 1770 e todos ressaltavam a deficiência da frota mercantil da companhia, a Tabela 3.2. reúne as evidências desse fenômeno. Além disso, a tabela mostra que alguns dos proprietários das embarcações eram acionistas da companhia. O interessante, entretanto, era que as práticas escusas da Direção – que serão melhor exploradas mais abaixo – refletiam-se também nesses contratos de fretamento. Em 1777, a Direção era acusada pelos capitães dos navios da CGPP, de dar maior preferência de carregamento aos navios fretados do que aos da própria companhia, resultando que os navios fretados vinham abarrotados e os da CGPP não.²⁹⁸ Alugar embarcações para a companhia deveria ser um bom negócio, já que os proprietários não pagavam os custeamentos, o que lhes aumentava as margens de ganhos.²⁹⁹

²⁹⁷ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 14v, 16, 28v, 36v, 37, 73v, 102v e 106.

²⁹⁸ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 102.

²⁹⁹ Apesar que, em uma ocasião, a companhia advertia para que o custeamento de uma embarcação fretada de Jacinto Fernandes Bandeira não ultrapassasse 800.000 réis. Cf. ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 36v, 37 e 70.

Tabela 3.2. Embarcações fretadas pela CGPP (1772 a 1779). ³⁰⁰

Ano	Tipo	Embarcação	Proprietário	Fonte
1772	Navio	Campelos	Miguel Rodrigues Colaço	N.º 1 - liv. 382, f. 231v
1772	Navio	Rainha de Nantes	Paulo Jorge*	N.º 1 - liv. 382, f. 235v e 241v
1772	Navio	S. Zacarias	João Crisóstomo de Moraes	N.º 1 - liv. 382, f. 235v e 241v
1772	Sumaca		Manuel Gomes dos Santos*	N.º 1 - liv. 382, f. 237
1773	Navio	O Senhor da Cana Verde e N. S do Carmo	João Pereira de Carvalho* (do Porto)	N.º 1 - liv. 382, f. 261v
1773	Navio	Rainha de Nantes	Paulo Jorge*	N.º 1 - liv. 382, f. 261v
1773	Navio	Campelos	Miguel Rodrigues Colaço	N.º 1 - liv. 382, f. 261v
1773	Navio	S. Miguel	Luís Manuel Fernandes	N.º 1 - liv. 382, f. 264
1774	Navio	Santíssimo Sacramento		N.º 2 - liv. 383, f. 14v e 16
1774	Navio	N. S. da Piedade		N.º 2 - liv. 383, f. 14v e 16
1774	Corsário	S. José		N.º 2 - liv. 383, f. 14v e 16
1774	Navio	S. Zacarias	João Crisóstomo de Moraes	N.º 2 - liv. 383, f. 14v e 16
1774	Corveta	Misericórdia		N.º 2 - liv. 383, f. 14v e 16
1775	Navio	N. S. da Graça e S. João	João Ribeiro Viana	N.º 2 - liv. 383, f. 62
1775	Navio	N. S. da Oliveira e S. Ana	Felipe Antônio da Silva	N.º 2 - liv. 383, f. 66
1776	Navio	N. S. do Carmo e S. Ana	Manuel Eleutério de Castro* e Joaquim Pedro Belo	N.º 2 - liv. 383, f. 70
1776	Navio	N. S. da Lapa e S. Antônio	Felipe Antônio da Silva	N.º 2 - liv. 383, f. 75-75v
1776	Corveta	S. José	Gregório José de Melo	N.º 2 - liv. 383, f. 88v
1779	Navio	N. S. do Sacramento e N. S. da Lapa	Jacinto Fernandes Bandeira	N.º 2 - liv. 383, f. 142

*Acionistas da CGPP. Fonte: ANTT. Copiador de Pernambuco, livros 382 e 383.

As reconfigurações no transporte ultramarino perpetradas pela companhia e pela própria legislação que aboliu as frotas refletiram significativamente no setor mercantil. No tempo das frotas, quando as embarcações chegavam a Portugal os preços das mercadorias trazidas tendiam a diminuir pela grande oferta, e se chegassem duas frotas perto uma da outra, a redução dos preços ia ser maior e mais dificuldade e tempo despendido os mercadores em Lisboa ou Porto teriam para fazer os negócios. Mesmo a

³⁰⁰ Além dessas embarcações, a CGPP fretou outras, porém, a documentação não revela o nome dos proprietários e, às vezes, nem revela o nome da embarcação. Seguindo o livro 383 do “copiador de Pernambuco” ficaram registradas também os seguintes vestígios de contratos de fretamento dentro da CGPP: oito embarcações fretadas em 1775, três em 1776, duas em 1777, fretou algumas em 1778 mas não fala a quantidade, em 1779 fretou seis e, por fim, em 1780 fretou duas embarcações: f. 36v-37, 67, 91, 106, 117, 127 e 145v.

CGPP, com todas as suas amplas atribuições como empresa monopolista, não conseguia controlar esses cenários que fugiam a seu controle. Mas ela lançava mão de estratégias para angariar os melhores negócios possíveis, como no caso da safra de 1771-1772. A suposição de que a produção seria abundante animou a Junta de Lisboa na esperança de poder reaver dos senhores e lavradores os capitais emprestados. Entretanto, já em 1772, a Junta escrevia que os açúcares estavam tendo pouca saída em Lisboa e colocavam a culpa na Direção por ter mandado juntos dois navios grandes, o que fez baixar os preços e resultou em 2.000 caixas de açúcar paradas que estavam indo a leilão.³⁰¹ Esse caso é muito interessante. A CGPP preferia, então, que os navios viessem separados com um intervalo suficiente para poderem angariar melhores preços em Lisboa. O mais importante é que, ansiosos pelas grandes safras como esperança para fazerem os devedores saldarem seus empenhos, a CGPP ainda dependia das condições do mercado mundial. Como se vê, dívidas dos pernambucanos, organização do transporte e preços do açúcar na Europa tinham suas intersecções.

Mas o atraso das embarcações para chegarem a Lisboa nos momentos ideais para as vendas não era culpa somente da falta de organização na hora dos despachos em Recife. Poderiam acontecer imprevistos como ventos desfavoráveis que atrasavam as embarcações. Foi o caso de uma embarcação da CGPP em 1773 que, caso fosse favorecida por bons ventos, chegaria a Lisboa num momento onde as condições de venda seriam menos trabalhosas para a Junta, o que não quer dizer que os preços não fossem favoráveis, como a CGPP mesmo afirmou. O benefício, nesse caso, seria da Junta poder escolher os compradores das caixas de açúcar.³⁰²

A CGPP poderia exigir como bem entendesse as formas de navegação, seja com navios soltos ou juntos, de modo a acertar no *timing* de vendas na metrópole ou de modo a conseguir os melhores preços, já que controlava tudo o que saía de Pernambuco. Difere assim da época pré e pós companhia, onde a multidão de mercadores pouco poderia fazer para controlar esses fluxos de forma a acertarem os momentos mais ideais para a venda do açúcar.

Outro detalhe importante de ser mencionado é a diferença de espaço ocupado pelas mercadorias nos trajetos ultramarinos. Era comum que a carga saída da metrópole fosse de menor volume – o que não quer dizer que era de menor valor – e que a carga

³⁰¹ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 224 e 244.

³⁰² ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 3.

saída da colônia fosse de maior volume. Isso tinha uma implicação no modo de organizar a oferta de transporte. A Junta de Lisboa, por exemplo, bem que poderia remeter grandes quantidades de fazendas em poucos navios, assim economizando nos custos de transporte, mas isso seria um erro logístico, de vez que para a longa viagem, os gêneros coloniais mais volumosos, necessitariam de maior espaço. Obviamente a CGPP sabia disso, tanto que as cargas que enviava para Pernambuco iam a bordo de muitos navios, justamente pensando nas cargas de retorno. Por isso que a Direção em Pernambuco deveria avisar a Junta de Lisboa sobre a magnitude da produção, porque só assim poderiam regular quantas embarcações seriam necessárias para ir buscar os gêneros, como foi o caso da safra de 1770.³⁰³

Uma última incursão sobre o transporte nos tempos da companhia se faz necessária. É sensível pela documentação do “copiador de Pernambuco” os esforços da CGPP em estimular a construção naval em Pernambuco, não só pelos navios mandados para lá de modo a serem desmanchados, mas também pelo envio de materiais, de mestres e de oficiais especializados na construção de embarcações. Apesar de constar na carta de fundação da empresa o fomento à construção naval, somente em 1771 é que a Junta em Lisboa dava ordens para se construírem embarcações. Naquela altura, alguns vasos da frota da CGPP já estavam velhos e desgastados, além do que, eram insuficientes para o transporte de todas as mercadorias. Assim, mandavam construir navios com capacidade de suportar 600 caixas no estaleiro de Pernambuco. O custo deveria ser convidativo, já que dessa experiência dependeriam os futuros vasos que a CGPP pretendia construir ali. A Junta em Lisboa iria remeter alguns materiais necessários para a construção da embarcação, mas também mandava que se desmanchassem a velha embarcação *Rainha de Portugal* para aproveitarem algumas de suas peças como mastros, antenas e maçames. Segundo a Junta era mais econômico fazer isso do que mandar vender a embarcação em Portugal. Além disso, a Junta mandava a Direção cortar madeiras propícias a construção naval para as futuras embarcações confeccionadas ali.³⁰⁴

Ao que parece, a construção de embarcações mercantis para o trato ultramarino foi bem tímida no tempo da companhia, mas foi um avanço quando se leva em consideração o período anterior ao monopólio. Em 1771, a CGPP sondava o governador Manuel da Cunha Meneses no intuito de fabricarem um navio em Pernambuco. No ano,

³⁰³ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 197v.

³⁰⁴ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 223v, 244v a 246.

seguinte o governador escrevia ao secretário de marinha e ultramar, Martinho de Melo e Castro, que há 32 anos “se não tem feito semelhantes obras”. Expunha ele que as matas de mais fácil acesso, próprias para a construção de navios, estavam extintas devido à construção de “grande número de sumacas [embarcação utilizada para o comércio entre as capitanias] que em todos os anos se lançam ao mar do estaleiro desta capital” e que naquele momento era “preciso cortá-las pela terra adentro, donde é indispensável fazer uma inevitável despesa com carros competentes para as conduzirem ao embarcadouro, para deste passarem em sumacas e balsas ao estaleiro da construção.” Outro problema apontado eram os soldos dos 154 oficiais, carpinteiros e calafates, que eram altos nas obras navais dos particulares e que, por isso mesmo, também exigiriam uma remuneração à altura para a construção de embarcações da CGPP.³⁰⁵ Isso era provavelmente verdade, pois o navio Olinda, terminado de ser construído em 1773, custou mais de 24 contos. O valor, considerado excessivo pelo governador, deu-se justamente por causa do custo do transporte das madeiras.³⁰⁶

Para a rota de Pernambuco, a companhia construiu nove embarcações, todas confeccionadas durante a década de 1770, conforme a Tabela 3.1. Apenas para se ter uma visão global, uma ligeira comparação com outra companhia monopolística da época pode ajudar a entender a pequena magnitude da empresa pombalina nesse ramo. Somente entre 1760 e 1779, por exemplo, a Companhia Holandesa das Índias Orientais construiu 127 embarcações nos seus estaleiros, com a maioria dos vasos ultrapassando 500 toneladas e

³⁰⁵ 1772, março, 23, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Manoel da Cunha Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a extinção das matas próximas à Marinha, utilizadas na construção dos navios, sendo necessário construir o navio solicitado em terras mais para o interior, tornando-se indispensáveis carros para o conduzirem ao embarcadouro. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 112, D. 8642. Problema já antigo, pois a mesma reclamação aparece em 1757 quando Francisco Rodrigues da Silva Praça e José Bento Freitas se comunicavam com a Junta do Comércio. Cf. ANTT. Junta do Comércio, mç. 10 (Cx. 38). Mas apesar das reclamações não se pode afirmar que a construção naval em Pernambuco era inexistente antes da instalação da CGPP. Por exemplo, sabe-se que, por volta de 1757, Patrício José de Oliveira e Antônio José Brandão, “negociantes da praça de Pernambuco”, construíram um navio e uma corveta na capitania. Cf. ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 105, f. 50v.

³⁰⁶ 1773, novembro, 16, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Manoel da Cunha Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a despesa e custo do navio, pertencente a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, fabricado no estaleiro do Recife. Anexo. 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 115, D. 8821. Para um estudo sobre a construção naval em Portugal e no Brasil na época pombalina, cf. MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *Distantes Estaleiros: a criação dos arsenais de marinha e sua inserção na reforma naval pombalina do império marítimo português (1750/1777)*. Rio de Janeiro: Dissertação de mestrado, UFRJ/IFCS, 2009. Sobre o surgimento da sumaca em Pernambuco, cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal. História e historiografia*. São Paulo: Editora 34, 2008, p. 188-201.

outros tantos ultrapassando mil toneladas.³⁰⁷ Obviamente que a comparação entre as duas companhias é desproporcional. A companhia holandesa, destinada ao trato com Oriente, necessitava de grandes embarcações e de grandes capitais por causa dos valores das mercadorias transacionadas e também por causa das enormes distâncias percorridas. O paralelo serve apenas para se ter uma ordem de grandeza.

A CGPP construiu outras embarcações além daquelas nove, mas eram embarcações destinadas ao tráfico de escravos e outras destinadas ao comércio com o Oriente, essas já nas vésperas finais do monopólio. Mas mesmo se se incluísse essas embarcações no cômputo geral da construção naval da empresa, os números ainda seriam pequenos e insuficientes para escoar a produção de Pernambuco, mas não porque fogem ao modelo de alta escala naval holandês, mas sim porque a companhia ainda necessitava fretar embarcações de particulares para atender as demandas coloniais.

Assim, o modo pelo qual a companhia conseguiu otimizar o setor do transporte se deu mais pela sua capacidade organizacional, de acabar com as frotas e de gerir melhor as demandas contratando embarcações particulares, do que propriamente pela aposta na construção naval, que como se viu, foi acanhada devido provavelmente aos altos custos de confecção na colônia.³⁰⁸

3.3. Monopólio e comércio particular dentro do monopólio

Os capitais que tornaram possível o reajustamento do setor produtivo e do ramo transportador provieram, obviamente, das inversões que os acionistas depositaram na companhia.³⁰⁹ Vale então observar quem eram esses indivíduos, porque eles aplicaram cabedais na empresa e de como parte desses capitais acabou beneficiando alguns setores e indivíduos da capitania de Pernambuco. Essa parte da pesquisa aborda mais atentamente

³⁰⁷ MINCHINTON, Walter. "Corporate ship operation from late sixteenth to late eighteenth century," *op. cit.*, p. 127.

³⁰⁸ Com exceção das sumacas, que deveriam ser de confecção mais barata. E alguns registros demonstram que existia uma relevante confecção delas em Pernambuco. Contudo, as sumacas eram pouco utilizadas nas rotas ultramarinas. Esses pontos serão retomados no capítulo 6.

³⁰⁹ Inclusive, uma das hipóteses de um recente e importantíssimo livro sobre o ouro brasileiro aponta que o metal amarelo extraído do Brasil na primeira metade do século XVIII foi estocado em Portugal e utilizado, entre outras coisas, para financiar as companhias pombalinas. Cf. COSTA, Leonor Freire; ROCHA, Maria Manuela; SOUZA, Rita Martins de. *O ouro do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013, p. 116. Essa ideia já havia aparecido, se bem que timidamente, em AGUIAR, Pinto de. *Bancos no Brasil colonial. Tentativas de organização bancária em Portugal e no Brasil até 1808*. Salvador: Livraria Progresso, 1960, p. 13.

as relações entre os agentes privados e suas posturas frente à empresa monopolista e é o primeiro passo para se tentar entender a organização mercantil do ponto de vista micro analítico. Entrada investigativa que será aprofundada nos capítulos 5 e 6, quando se analisará os agentes privados atuando sem a presença do monopólio.

Nos estatutos da CGPP de 1759, estipulava-se que o capital da companhia seria de 1.360.000.000 réis divididos em 3.400 ações, “podendo a mesma pessoa ter muitas ações, e podendo também diferentes pessoas unirem-se para constituírem uma ação, contanto que entre si escolham um só cabeça.” As vendas de ações seriam feitas não só por dinheiro, mas por embarcações e gêneros igualmente. Recursos dos Vínculos, Morgados e Capelas, da mesma forma, poderiam entrar como ações. Esses capitais aplicados na companhia não poderiam ser retirados dela pelo prazo de 20 anos. Entretanto, as ações poderiam ser vendidas a outras pessoas, mudando apenas o nome do acionista.³¹⁰ A companhia duraria 20 anos, com a possibilidade de prorrogação por mais 10 anos. Contudo, não foi esse o caso, já que ela encerraria seus direitos monopolistas exatamente em 1780, mas continuaria atuando fretando algumas embarcações, remetendo carregações e cobrando dívidas.

Sistematizando os livros de ações foi possível ter acesso a todos os primeiros acionistas CGPP. Foram 416 acionistas, sejam individuais, em dupla ou em sociedades. A média de ações por acionistas ficou em 3.269.230 réis. Do total de acionistas, apenas 77 agentes (18,5%) compraram mais da metade das ações, isto é, 680.000.000 réis, os quais constituíram os principais investidores da companhia, conforme aponta a Tabela 3.3.

³¹⁰ “Instituição da Companhia de Pernambuco e Paraíba”. In: CARREIRA, Antônio. *As companhias pombalinas*, op. cit, p. 281-302. José Ribeiro Júnior informou que a maior parte das ações foram compradas com gêneros e não com dinheiro. Cf. RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 99-100. O capital da CGPP era muito maior que o da Companhia Geral do Grão Para e Maranhão que era de 480 contos de réis. Cf. DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “*As pessoas mais distintas em qualidade e negócio*”, op. cit, p. 117.

Tabela 3.3. Os maiores acionistas da CGPP (1759 a 1763)

Nomes	Ações (réis)	Nomes	Ações (réis)
Daniel Gildemeester	51.600.000	Caetano Correa Seixas	5.200.000
João Fernandes de Oliveira	40.000.000	Antônio Gomes Marques	4.800.000
José Francisco da Cruz Alagoa	37.600.000	Antônio Moreira Dias	4.800.000
Antônio dos Santos Pinto	28.400.000	Antônio Rodrigues da Silva Prasa	4.800.000
Alberto Maier	24.000.000	Baltazar dos Reis	4.800.000
Anselmo José da Cruz	24.000.000	Domingos Luis da Costa	4.800.000
José Rodrigues Bandeira	22.400.000	Estevam José de Almeida	4.800.000
Felipe Hockel	16.000.000	Francisco da Silva Lisboa	4.800.000
Inácio Pedro Quintela	16.000.000	João Bues	4.800.000
Elias Perochom	14.400.000	João de Castro Guimarães	4.800.000
João de Oliveira Gouvim	14.400.000	João de Matos Beranger	4.800.000
Manuel Antônio Pereira	12.000.000	José Álves de Mira	4.800.000
Pedro Gonçalves Cordeiro e Inácio Ferreira Souto	12.000.000	José Carneiro de Sampaio	4.800.000
José da Costa Ribeiro	11.200.000	Luis Coelho do Vale	4.800.000
Felix Teixeira de Matos	10.800.000	Luis José Correa	4.800.000
Manuel Correia de Araújo	10.400.000	Luis Rodrigues Caldas	4.800.000
Policarpo José Machado	10.000.000	Manuel da Silva Ferreira	4.800.000
João de Araújo Motta	9.600.000	Manuel Eleutério de Castro	4.800.000
Inácio Joaquim de Moura Batista Vicoso	8.800.000	Nicolau Connolly	4.800.000
Luis José de Brito	8.400.000	Antônio da Costa Cardoso	4.400.000
David Purry e Companhia	8.000.000	Bras Ferreira Maciel	4.400.000
João Correa da Silva de Figueiredo Castelo Branco de Moraes Tenreiro	8.000.000	Herdeiros de Manuel Peixoto da Silva	4.400.000
João Henriques Martins	8.000.000	João Teixeira de Barros	4.400.000
João Xavier Teles	8.000.000	José Domingues	4.400.000
José Francisco da Cruz	8.000.000	Manuel da Fonseca e Silva	4.400.000
Ludero Mius	8.000.000	Patrício José de Oliveira	4.400.000
Manuel Gomes dos Santos	8.000.000	Paulo Jorge	4.400.000
Manuel Pereira de Faria	7.600.000	Alexandre de Barbosa e Souza	4.000.000
José de Pinho e Souza	6.800.000	Amaro Francisco Guimarães	4.000.000
Nicolau Teixeira de Aguiar Figueiredo	6.800.000	Anastácio de Carvalho	4.000.000
Antônio Pereira Pinto de Esa	6.400.000	Antônio Álves da Cunha Araújo	4.000.000
Matias José de Castro	6.400.000	Antônio Cardoso Saldanha	4.000.000
Alberto Borches	6.000.000	Antônio da Silva Pereira	4.000.000
Gaspar Barbosa Carneiro	6.000.000	Antônio de Araújo Gomes	4.000.000
Hintz Hempel & Nootnagel	6.000.000	Antônio Durães de Faria	4.000.000
Jacob Pedro Araufts	6.000.000	Antônio Francisco Monteiro	4.000.000
Mateus Carret	6.000.000	Antônio José	4.000.000
José Gonçalves de Souza	5.600.000	Antônio José Brandão	4.000.000
Bento José Álves	5.200.000		

Fonte: apêndice VIII para a relação de todos os primeiros acionistas da CGPP.

Pesando em consideração o endividamento crônico e as incertezas de um mercado arriscado como o de Pernambuco, pergunta-se: quais foram os incentivos que levaram um novo grupo a se enveredar numa iniciativa já depreciada pelos agentes mais antigos? A resposta – de alguma forma auto evidente – encontra-se na própria natureza monopolista da companhia. Os acionistas aplicariam capitais numa investida mais segura – porque monopolizada – do que se investissem num cenário de comércio livre – com concorrentes. Além do mais, os acionistas poderiam lucrar duplamente com receitas advindas das rendas geradas de suas ações (um mínimo de 5% ao ano em cima dos valores nominais dos títulos³¹¹) e com o comércio propriamente dito que teriam com as reexportações de Pernambuco. Os acionistas eram, então, investidores e comerciantes ao mesmo tempo.

Assim que as cargas de açúcar chegavam a Lisboa, a Junta da CGPP tratava de vendê-la por meio de leilões. O intervalo entre a chegada da embarcação em Lisboa e sua venda demorava pouco menos de um mês. Alguns dos compradores eram os próprios acionistas da companhia e compravam largos carregamentos de açúcar, como em 1769 quando David Purry adquiriu mais de 400 caixas de açúcar, ou Alberto Maier arrematando 484 caixas e Mateus Carret pegando para si mais de 100 caixas.³¹² Chegavam mesmo a comprar o carregamento inteiro de uma embarcação de uma só vez. Os açúcares eram vendidos a troco de dinheiro e/ou fazendas, o que quer dizer também que os acionistas eram os fornecedores de mercadorias que abasteciam Pernambuco. Apesar de se encontrar rapidamente os compradores, as vendas poderiam ser a prazo, o que acarretava mais esperas nos recebimentos dos lucros e, por conseguinte, para o pagamento dos produtores em Pernambuco, algo que, como se demonstrará, era um ponto sensível nos negócios da companhia com os moradores da colônia.

Do ponto de vista do Estado, o monopólio tinha seus benefícios, de vez que seria mais fácil o controle, tanto no que dizia respeito à cobrança de impostos como na regulação das atividades econômicas. Entretanto, ainda há que se medir se a empreitada pombalina foi ou não um instrumento de extração rentista dos agentes particulares em detrimento das rendas do Estado, ou se foi uma empreitada que aumentou as receitas do Erário.³¹³

³¹¹ RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 97.

³¹² ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 179v.

³¹³ Jorge Pedreira tende a crer que as companhias pombalinas foram instrumentos de extração rentista por parte de grupos favorecidos por Pombal. Cf. PEDREIRA, Jorge. *A economia política do sistema colonial*.

Não é de se menosprezar o fato da CGPP chamar para si amplas atribuições. Ela exigia casas e armazéns suficientes para despachos, guarda de cofres e arrecadação de fazendas, tanto em Portugal como em Pernambuco. Pedia licença para “fabricar navios, que quiser fazer, assim mercantes, como de guerra.” Poderia, com a licença do rei, “levantar a gente de mar, e guerra que lhe for necessária para guarnição das suas frotas, e naus.” A companhia escolheria os “comandantes, capitães de mar e guerra, e mais oficiais, que lhe parecer, para o governo, e guarnição das naus, que armar”. Requisitava duas fragatas ao rei para os comboios da companhia e não pagava o imposto do um por cento do ouro ou dinheiro que viesse de Pernambuco, de modo a compensar o custeamento dos comboios, que era feito pela própria companhia. As presas dos inimigos pertenceriam à companhia e não à “Fazenda de Vossa Majestade”. Nenhum navio da companhia serviria ao Real serviço, a menos em caso de guerra. Como já é de conhecimento, a companhia demandava que, além das frotas, pudesse mandar navios soltos, na ida e na volta. “Governadores, e Capitães-Generais, e os Capitães-mores, e Ministros” tanto do Brasil como do reino não teriam qualquer “jurisdição sobre a gente de mar, e guerra da dita companhia”. Pedia, e esse é um ponto central,

“o comércio exclusivo das duas Capitâneas de Pernambuco, e Paraíba com todos os seus distritos, **para que nenhuma pessoa possa levar, ou mandar às sobreditas duas Capitâneas, e seus portos, nem deles extrair, mercadorias, gêneros, ou frutos alguns, mais do que a mesma Companhia:** excetuando-se porém o comércio de Pernambuco, e Paraíba para os portos do sertão, Alagoas, e Rio de S. Francisco do Sul, o qual será livre a todas, e quaisquer pessoas como até agora o tem sido”.

Reclamava para si, igualmente, o comércio com a costa da África. “Fretes, seguros, comboios, direitos de entrada, e saída, empacamentos, carretos, comissões, e mais despesas” com as fazendas secas seriam por sua conta. Com exceção da primeira frota “não poderá carregar gêneros outra alguma pessoa, que não sejam os feitores da Direção da companhia, ou os lavradores, e fabricantes, que os cultivarem nas suas terras, e manufaturas”. Todas as vendas deveriam acontecer nos armazéns da companhia. Não eram permitidas trocas miúdas, mas só por “grossas partidas” e as vendas no reino nunca poderiam ser menores que duzentos mil réis e nem menores que cem mil réis em Pernambuco ou Paraíba. Outro ponto fundamental era que tinha que ser dada preferência ao despacho dos seus navios, ao invés de outros que saíssem do reino. Para a confecção da pólvora e a fabricação de navios exigiam não pagar direito algum. Quando da compra

In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 3. 1720-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 443 e 439.

de navio de algum particular, a companhia não precisaria pagar o imposto no Paço da Madeira, como ocorria com os particulares. O alto escalão da companhia não poderia ser preso, a não ser em caso de “flagrante delito” e poderiam usar as “armas brancas, e de fogo, necessárias para a sua segurança.”.³¹⁴ Por fim, a companhia recebeu um empréstimo da coroa em 1761 para integralizar o capital da empresa, no valor de 340.000.000 réis, a juros de 4% ao ano.³¹⁵ Dessa forma, a empreitada determinava obrar quase tudo e tinha jurisdição sobre muitas instâncias, tomando lugar até dos poderes originalmente reservados ao Estado. Esses foram alguns fatores que atraíram os capitais de alguns indivíduos.

Mas mais do que isso, a opção pelo monopólio significava, antes de tudo, privar agentes do espaço monopolizado. Diminuindo o número de mercadores, diminuía-se a concorrência e se aumentavam os lucros. E esse foi outro fator que chamou a atenção dos investidores. Essa questão fica mais clara quando se pensa em dois cenários diferentes: um mercado sem monopólio e um mercado com monopólio. No primeiro os agentes que faziam negócios na colônia deveriam estar minimamente informados sobre as condições de mercado no ultramar. Cumpre notar que o mais perigoso para um mercador poderia não ser tanto a “guerra, pirataria, furacões, e mau tempo”, mas sim o superaquecimento dos mercados, já que “tendo investido largas somas na compra, transporte, seguros, taxas, e outras despesas necessários para despachar mercadorias a mercados distantes, os mercadores podiam perceber que essas mercadorias já estavam suficientemente fornecidas.” Em outras palavras, a saturação dos mercados poderia gorar os planos mercantis dos agentes. Projetos de compras de largas somas de produtos coloniais só poderiam tomar efeito se se tivessem produtos europeus para trocar e, não menos importante, com condições de preços favoráveis. Um grande mercador tinha vantagens nesse cenário, já que com vários agentes ou correspondentes em diversos lugares, suas fontes de informação eram mais amplas e mais ferramentas ele tinha para organizar o negócio. Saberia, desse modo, quais produtos eram mais demandados e quais os mais ofertados nos mercados coloniais. Ao contrário do pequeno mercador, quase sempre suscetível às informações de poucos correspondentes. Ter um bom leque de informantes não garantia, evidentemente, imunização as mudanças repentinas de mercado, mas

³¹⁴ “Instituição da Companhia de Pernambuco e Paraíba”. In: CARREIRA, Antônio. *As companhias pombalinas*, op. cit, p. 281-302. Grifo meu. Ver também RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 82-92.

³¹⁵ RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 93.

possibilitava ao mercador uma direção a seguir. Já num cenário de monopólio, o risco de saturação dos mercados se dilui. Uma companhia monopolista como a CGPP, verticalmente integrada – controlando o comércio, o transporte e o financiamento das produções - era uma forma de instituição que reduzia o risco e a incerteza. Com ela, por meio do monopólio e da ausência de concorrentes, a assimetria da informação se reduzia porque o mercado estava relativamente vedado a novos operadores.³¹⁶

É especificamente nesse sentido que a supressão dos comissários volantes, em 1755, serviu como uma espécie de prelúdio à instalação da CGPP. Além de pretender canalizar melhor o crédito, a eliminação desses pequenos comerciantes garantiria a restrição da concorrência e ensejaria maiores lucros aos operadores restantes.³¹⁷ Não se deve, contudo, encarar a supressão dos comissários volantes e a criação de companhias apenas por meio de uma leitura funcional do comércio. Como bem ensinou Robert Brenner, estudando o caso das comunidades mercantis de Londres no século XVI e XVII, a lucratividade advinha tanto do caráter empreendedor dos comerciantes como da sua “iniciativa política coletiva e organizacional”.³¹⁸ O que isso quer dizer é que a performance econômica dos agentes - ou de algumas comunidades mercantis - também estava intimamente ligada com a sua capacidade, astúcia ou oportunismo de se agarrar aos mecanismos de poder governamental e extair daí benefícios privados. Assim, retirar agentes do cenário – tanto na situação das companhias como na dos comissários volantes

³¹⁶ Essas questões comparativas entre mercados sem monopólio e com monopólio se encontram muito bem exploradas para o mundo espanhol em BASKES, Jeremy. *Staying Afloat: Risk and Uncertainty in Spanish Atlantic World Trade, 1760-1820*. Stanford: Stanford University Press, 2013, p. 5, 18, 21 e 38. Para uma discussão sobre “eficiência” nas empresas monopolistas da época moderna cf. JONES, S.R.H. and VILLE, S.P. ‘Efficient Transactors or Rent-Seeking Monopolists? The Rationale for Early Chartered Trading Companies’, *The Journal of Economic History*, 56(4), 1996.

³¹⁷ Cf. SILVA, André Mansuy-Diniz. Portugal e o Brasil: a reorganização do Império, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie. *História da América Latina: América Latina Colonial*, v. 1. São Paulo: EDUSP, 2012, p. 497: “Foram banidos os comissários volantes, comerciantes itinerantes que se dedicavam ao comércio de pequena monta entre Portugal e Brasil, cujas atividades eram difíceis de controlar. A supressão dos comissários volantes fazia parte da política pombalina de criar um setor comercial altamente estruturado, no qual deviam ser deliberadamente eliminados os pequenos intermediários em benefício dos detentores de grandes somas de capital e deveriam ser incentivados as companhias de monopólio comercial [...]”

³¹⁸ BRENNER, Robert. *Merchants and Revolution: Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*. Princeton: Princeton University Press, 1993, p. 54. Muito próxima da abordagem de Brenner está Nuala Zahedieh. Ela adverte que embora as “condições de competitividade” promovam “ganhos de eficiência”, elas também encorajam os mercadores a usarem as “instituições para limitar a entrada [de outros mercadores], reduzir riscos e aumentar lucros”. Cf. ZAHEDIEH, Nuala. *The Capital and the Colonies: London and the Atlantic Economy (1660-1700)*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010, p. 55. Ou seja, mesmo em cenários de maior concorrência, a forma como os agentes manejam as instituições pode favorecer a exclusão de outros operadores. Assim, a retirada de pequenos agentes poderia não ser exclusividade das ações diretas do Estado, mas poderia também derivar da forma como os mecanismos de mercado e seus agentes se relacionavam.

– pode e deve ser encarado também como uma forma de privilegiar certos grupos mercantis em detrimento de outros.

Dos onze homens de negócio metropolitanos que assinaram os estatutos da CGPP – basicamente, a carta de fundação da empresa onde constam os privilégios requeridos – nove eram ligados, direta ou indiretamente, a Junta do Comércio, órgão consultivo de Sua Majestade.³¹⁹ Uns eram contratadores do tabaco (Policarpo José Machado), outros fizeram doações para reedificar a alfândega de Lisboa (Manuel Antônio Pereira), outros ainda eram inspetores das Obras Públicas (Anselmo José da Cruz) ou contadores do Real Erário (Manuel Pereira de Faria). Alguns tinham parte das ações da Companhia do Grão Pará e Maranhão e apenas um era acionista da Companhia das Vinhas do Alto Douro. Mas a maior parte dos onze homens de negócio que idearam a CGPP - nove deles - figuravam como a “elite dos negociantes do período pombalino” segundo Jorge Pedreira ou como os “negociantes de grosso de Lisboa” como disse um documento.³²⁰ Pessoas, sobretudo, que tinham trânsito nos círculos de poder real.

Seja como for, a intenção da coroa portuguesa em restringir a concorrência entre os agentes encontra respaldo não só na criação das companhias monopolistas, mas também na eliminação, por legislação, de operadores particulares. Os comissários volantes, por exemplo, eram pessoas de pouco cabedal e ignorantes do comércio, segundo conta o alvará que os restringiu, pois pegavam para si “grossas partidas de fazendas, que tomam sobre credito sem regra, nem medida” e quando chegavam ao Brasil não as conseguiam vender, razão pela qual se internavam no sertão, prejudicando a “fé pública” e os “interesses particulares dos negociantes”. Proibia-se, então, que em nenhuma das frotas em direção ao Brasil “possam passar a ele comissários volantes, quais são os que, comprando fazendas, as vão vender pessoalmente para voltarem com o seu procedido.”

³¹⁹ Alguns não chegaram a tomar cargos na Junta do Comércio, mas eram indicados, pelos próprios membros da Junta, para tomarem postos na mesma, o que indica que eram comerciantes próximos do círculo dirigente. Quem aprovava as nomeações, ou não, era o rei.

³²⁰ Os nomes dos homens de negócio que assinaram os estatutos da CGPP se encontram em: “Instituição da Companhia de Pernambuco e Paraíba”. In: CARREIRA, Antônio. *As companhias pombalinas, op. cit.*, p. 302. Os integrantes da Junta do Comércio, ou os que estavam próximo dela, encontram-se em: ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, liv. 106, f. 23-23v e f. 133v-134. Os cargos que ocuparam em outras instituições no período pombalino se encontram em: PEDREIRA, Jorge. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, tese de doutorado, 1995, p. 164-167. A lista, de 1762, dos “negociantes de grosso de Lisboa” se encontra em: ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 109, f. 72-79.

Estavam proibidos também os “mestres, oficiais e marinheiros dos navios mercantes” e reais de fazerem esse tipo de comércio.³²¹

Como se demonstrará mais adiante, essa lei, posteriormente a 1780, e mesmo durante a atuação da CGPP, era pouco cumprida. Mais do que isso, talvez fosse uma das formas de comércio mais praticadas. Mas nesse momento, após o fim da companhia, a conjuntura era altamente favorável, principalmente por causa do algodão e da grande demanda dos mercados estrangeiros. Isso leva a conjecturar que a supressão dos comissários volantes na década de 1750, aconteceu num ambiente econômico desfavorável, onde os negócios teimavam em desenrolar e por isso medidas mais enérgicas, como tirar pequenos operadores do cenário ou instituir companhias monopolistas, vingaram em maior ou menor grau. Diferentemente do último quartel do século, quando os mercados estavam aquecidos, ambiente que favoreceu a penetração dos pequenos operadores. Esses pontos serão retomados no capítulo 5.

A primeira notícia da ausência de comissários volantes em Pernambuco vem do ouvidor e, por ele, pode-se constatar que os preços das fazendas aumentaram justamente pela falta de oferta:

“Pelo o que respeita a comissários volantes, não veio algum, mas a terra virá a padecer para o futuro **uma total falta daquelas miudezas que sendo precisas não costumam os homens de negócios grosso mandar vir**, assim como agulhas, alfinetes, camisetas, fitas e os mais gêneros que costumam vender os bufarinheiros, e se traziam os marinheiros e soldados, porque os seus cabedais não lhes permitia maior emprego **o que havia na terra destes gêneros se pôs por preços exorbitantes.**”³²²

Com a administração da CGPP, repete-se o mesmo fenômeno: as fazendas europeias aumentaram de preço. O governador informava que já na primeira frota da companhia, atracada em Pernambuco em 23 de setembro de 1760, além de demorar pra chegar ela veio com poucas fazendas, causando a “destruição dos grandes interesses que

³²¹ SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa, vol. 1. op. cit.*, p. 404. Note-se que o alvará pincelado acima, refere-se claramente aos comissários que saíam de Portugal, com capital dos mercadores reinóis, e se aventuravam, com perdas, na colônia. Em nenhum momento a mesma legislação menciona que os comissários levavam os capitais dos comerciantes residentes na colônia para beneficiá-los na metrópole, como insinua Antonio Carlos Jucá de Sampaio. Cf. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. A economia do império português no período pombalino. In. FALCON, Francisco; RODRIGUES, Cláudia. *A “época pombalina” no mundo luso-brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015, p. 40-41.

³²² 1757, maio, 22, Recife. OFÍCIO do [ouvidor-geral da capitania de Pernambuco], João Bernardo Gonzaga, sobre a inspeção feita na frota que chegou à dita capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6973. Grifo meu.

poderia fazer a companhia quando as mandasse em quantidade proporcionada [...]”. Na opinião do governador Luís Diogo Lobo da Silva, a Companhia já começara errando, pois

“vejo que nestes princípios regularmente faltar os fundos necessários a costear com largueza um negócio de tanta importância, porém não deixa de admirar-me que ao mesmo passo que **para a Bahia e Rio de Janeiro acham os particulares negociantes sobre o seu crédito milhões de fazendas** correndo maior contingência, o que se lhes fia que aquelas que toma a companhia na mesma forma, por ser um corpo fixo que não pode caducar pela autoridade pública e proteção régia de que é revestida, se facilita aqueles e se dificulta a estes, quando é natural que os estrangeiros voluntariamente abracem o menor risco.”

O governador achava estranho que mesmo as praças da Bahia e Rio de Janeiro, que não estavam sob a proteção mercantil e régia de uma companhia de comércio - isto é, teoricamente correndo maior risco - recebiam maior quantidade de fazendas - mercadorias estrangeiras, segundo o governador – e Pernambuco não. O governador pedia que viessem do Rio de Janeiro 40 ou 50 mil cruzados de fazendas, já que essa capitania [a do Rio de Janeiro] se achava com “diminuta reputação pela grande quantidade [de fazendas] que meteram nela os negociantes e faltas de saída que experimentam [...]”. Ou seja, no Rio de Janeiro abundavam fazendas importadas e em Pernambuco faltavam. A Mesa de Inspeção, segundo o governador, não tinha fundos “para suprir as compras, assistência e mais despesas” dessas mercadorias. Se a situação continuasse, facilitaria que as fazendas entrassem pelo sertão, vindas da Bahia, algo que obstruiria a saída dos gêneros da companhia.³²³

Meses depois, o governador escrevia sobre os embaraços em decorrência da falta de fazendas e que havia tomado medidas que resultaram “não só serenarem os ânimos” como em “ilidirem-se em grande parte os prejuízos.” Prometia ele que chegariam navios “com carga bem sortida” pelo mês de agosto.³²⁴ Não se sabe se realmente vieram esses navios, somente é do conhecimento que em 6 de outubro entraram dois navios da companhia “redundantemente carregados, um das fábricas do Porto, e outro das Ilhas, trazendo ambos trezentos e tantos mil cruzados” no tempo em que “se achava esta

³²³ 1761, abril, 18, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a grande falta de fazendas naquela capitania e os problemas no comércio interno e externo causados pela demora da frota. AHU_ACL_CU_015, Cx. 95, D. 7519. Grifo meu.

³²⁴ 1761, junho, 18, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre a falta de fazendas na dita capitania e o término da correição feita pelo ouvidor da Paraíba, iniciando-se a Junta da Justiça para agilizar os processos de soltura ou condenação dos indiciados. AHU_ACL_CU_015, Cx. 96, D. 7539.

capitania na maior carência de fazendas, tanto de vestuário, como relativas a agricultura [...]” É interessante ver a procedência dessas mercadorias. Panos de linho e estopas vinham do Porto e jenipapos, enxadas, machados, foices, chapéus, cobres e pregames procediam das Ilhas. Isso daria para “se satisfazer em partes a grande falta que havia de todos os ditos gêneros” que seria mais aliviada quando da chegada da frota, que o governador esperava ser logo. Aproveitava para criticar que alguns gêneros eram “de tão má qualidade que fazem inverossímil terem custados os preços” que os administradores disseram ter pagado. Suspeitava o governador que de duas uma: ou os administradores escolheram os melhores produtos e os mandaram para a Bahia e Rio de Janeiro ou “liberalizaram nos preços”, isto é, compraram por um preço acima do que valia.³²⁵ Já o argumento da Junta da CGPP em Lisboa era que a “guerra quase geral no Norte” da Europa havia diminuído as fazendas disponíveis, algo prejudicado ainda mais pela dianteira tomada pelos negociantes do Rio que se anteciparam nas compras. Obviamente que, na ocasião, a Junta defendia a necessidade do monopólio, escrevendo que o cenário seria muito pior se fosse praticado por mercadores particulares.

“Porquanto além de estarem todas as fazendas muito mais caras, e principalmente as de Hamburgo, das quais algumas excedem quarenta por cento aos preços antigos, **concorreram os negociantes da praça do Rio de Janeiro a fazer suas compras no mesmo tempo, e não deixaram lugar para que fossem eficazes as exatas diligências que se fizeram, dirigidas a utilidade desses povos.** Fica-nos unicamente a satisfação de estar certos que se este negócio estivesse ainda em mão de particulares não deixariam de ir as fazendas muito mais caras, assim como vemos que vão todas para o Rio de Janeiro.”³²⁶

Ora, qualquer um ciente da conturbada relação da CGPP com os moradores de Pernambuco sabe que a principal fonte de atrito entre eles foi por causa das fazendas vendidas a preços exorbitantes na capitania. Inclusive era essa uma das justificativas para se acabar com o monopólio durante a década de 1770. Quando a câmara do Recife pediu a extinção da CGPP em 1779, utilizou o mesmo argumento do governador em 1761, só que ao invés do Rio de Janeiro, utilizaram a Bahia como comparação:

“Que não entra em dúvida que estes grandes preços das fazendas procedem de algum vício radicado na Administração da Companhia e Junta de Lisboa, **porque estas mesmas fazendas compradas ali por particulares, a quem faltam os fundos e as vantagens de uma corporação, transportadas a Bahia aonde pagaram fretes, direitos e comissões, introduzidas sub-**

³²⁵ 1761, dezembro, 6, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre a entrada naquele porto de dois navios carregados de fazendas das fábricas do Porto e das ilhas. AHU_ACL_CU_015, Cx. 97, D. 7617.

³²⁶ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 27. Grifo meu.

repticiamente [fraudentemente] no país vedado ainda, se vendem por menor preço do que costuma vender a Companhia, e só de preço a preço é muito considerável a diferença e o prejuízo que os povos tem sofrido no tempo da Companhia [...]"³²⁷

O contexto de guerra dos sete anos de que falava a Junta da CGPP em Lisboa e que causou o aumento de preço das fazendas bem pode ser verdade. Porém, as reclamações de preços altos foram constantes durante os vinte anos de monopólio, mesmo para períodos de paz. É difícil, então, tomar qualquer partido nessa disputa, uma vez que eram comuns os reclames dos moradores, principalmente dos senhores de engenho. Recordem-se as queixas das execuções de dívidas na primeira metade do século XVIII. E agora, adicione-se as reclamações em cima dos preços das fazendas. Mais tarde, após o fim do monopólio, voltarão a reclamar das dívidas que a CGPP lhes cobravam.

Na visão da câmara do Recife, as altas dívidas dos moradores para com a companhia, eram decorrentes do fato de as fazendas serem vendidas a altos preços. E uma vez que a companhia era a única fornecedora de produtos importados, não restava outra alternativa para os pernambucanos que comprar as fazendas da dita companhia.³²⁸ Olhando estritamente em termos de mercado, era muito tentador do ponto de vista do monopólio vender fazendas a altos preços, já que dessa forma se conseguiriam mais mercadorias coloniais em troca. Era um cenário sonhado por todo mercador, mas impossível de fazer num mercado com concorrentes.

Tendo em conta essas observações, a questão da falta de capitais em Pernambuco, evidente na primeira metade do século XVIII, perde a sua centralidade, e o que passa a se enfocar da década de 1760 em diante é, assim, o de como manejar e organizar os grandes capitais que a CGPP possuía. Em suma, os capitais existiam, o problema residia em como investi-los e de que forma eles seriam utilizados pelos residentes coloniais. A forma como a companhia investiu capitais em Pernambuco esbarrou no interesse de, pelo

³²⁷ AHU. Códice nº 267. Consultas, sobre representações de várias entidades das capitanias de Pernambuco, Paraíba do Norte e Ceará. 1749-1807, f. 133v. Grifo meu.

³²⁸ AHU. Códice nº 267. Consultas, sobre representações de várias entidades das capitanias de Pernambuco, Paraíba do Norte e Ceará. 1749-1807. 134f.

menos, quatro setores: o da Junta, da Direção, dos comerciantes coloniais e dos produtores. Compreender a interação entre esses quatro setores é essencial para saber a forma como os mecanismos de monopólio operavam em Pernambuco e como isso, em grande medida, explica as dificuldades de funcionamento da empresa.

A história da CGPP é por bem conhecida³²⁹, porquanto vale apenas balizar certas informações que serão importantes para se esmiuçar aspectos do seu funcionamento, sua relação com os agentes mercantis e com o setor produtivo de Pernambuco. Antes de qualquer descrição de seu funcionamento é importante deixar claro que a CGPP era composta por uma Junta em Lisboa que delegava ordens as Direções de Pernambuco e Porto. Além disso, esses núcleos administrativos trocavam correspondências entre si informando sobre diversos assuntos, das mercadorias enviadas, das situações dos preços na Europa e do estado produtivo da colônia, entre outras coisas. Junto com as missivas trocadas com diversos representantes (na Bahia, Rio de Janeiro, Ilhas, conjuntamente com outros lugares da Europa) a CGPP tinha um leque de agentes e informações que lhe possibilitava maior ingerência sobre tudo aquilo que procurava investir.

Como já dito, a companhia só vendia por atacado: no mínimo 200.000 réis em Portugal e 100.000 réis em Pernambuco. Os encarregados pelas trocas eram os deputados. No reino eles ganhavam comissões de 2% para as compras e 2% para vendas. Em Pernambuco, os deputados da Direção só ganhavam 2% nas vendas aos moradores e não recebiam comissão pelos envios ao reino.³³⁰

Vendas em atacado e comissões se desdobrariam em dois problemas. O setor produtivo não conseguia, na maior parte das vezes, despender 100.000 réis para comprar produtos da CGPP. Isso fazia com que produtores e demais moradores comprassem dos mercadores, únicos capazes em despender tal soma. Consequentemente, isso acionava os

³²⁹ CARREIRA, Antônio. *As companhias pombalinas*, op. cit. RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit. DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “*As pessoas mais distintas em qualidade e negócio*”, op. cit. SOUZA, George Félix Cabral de. O rosto e a máscara: estratégias de oposição da Câmara do Recife à política pombalina. In: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, 2005. SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial: la câmara municipal de Recife (1710-1822)*. Salamanca: Universidad de Salamanca, [tese de doutorado] 2007. ARAUJO, Clara Farias de. *O trato dos homens de negócio de Pernambuco: metamorfoses nas hierarquias (1730-1780)*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, [tese de doutorado], 2012. RODRIGUES, Lúcia Lima; SANGSTER, Alan. ‘Public-private partnerships’: The Portuguese General Company of Pernambuco and Paraíba (1759). *Business History*, 2012.

³³⁰ RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 90-91 e CARREIRA, Antônio. *As companhias pombalinas*, op. cit, p. 291-292.

mecanismos de endividamento que corriam por fora da alçada da CGPP. As comissões, por sua vez, segundo os diretores da companhia, eram baixas, de vez que os similares metropolitanos da Junta tiravam, ao todo, 4%. E ainda reclamavam, porque no tempo anterior a CGPP os mercadores costumavam tirar 10% de comissão.³³¹ A comissão era talvez a única fonte de renda dos diretores, por isso que quanto mais operações mercantis fizessem, mais comissões ganhariam. Isso favoreceu os abusos dos diretores que, de acordo com Angélica Silva, faziam todo o tipo de negócio para tirarem maiores ganhos. Muito a propósito, uma das hipóteses de Érika Dias foi precisamente que as comissões, junto com o grande lucro tirado das vendas das fazendas, fizeram crescer o endividamento a ponto de torná-lo quase impagável.³³²

Além das vendas em atacado, que eram realizadas à vista ou a prazo (naturalmente correndo juros), a companhia financiava e/ou adiantava uma parte do que os senhores e lavradores de açúcar necessitavam, exigindo a mesma parcela de volta. É desse financiamento que vinham os escravos e meios de produção para o engenho. O restante de que necessitavam para consumo, como as fazendas secas e molhadas (basicamente roupas e comestíveis), os produtores deveriam adquiri-las com mercadores, os quais, por sua vez, recebiam os pagamentos tanto em gêneros como em dinheiro. Os mercadores, por seu turno, compravam as fazendas da CGPP para as revenderem aos produtores e aos demais moradores. O ciclo disso tudo terminaria, teoricamente, quando os produtores e comerciantes pagassem suas dívidas com a companhia, mais uma vez, tanto com gêneros e/ou dinheiro, momento em que a companhia reiniciaria outra rodada de financiamentos aos produtores e comerciantes, de modo a continuar girando os negócios.

A relação da companhia com os coloniais deveria funcionar desse modo. Mas a história da CGPP foi marcada por tantos desvios as regras que a forma original de seu funcionamento foi se perdendo ao longo do tempo. O modo como a companhia deveria atuar em Pernambuco foi alterada diversas vezes por interesses discrepantes da Junta de Lisboa, da Direção de Pernambuco, dos mercadores particulares na colônia e do setor

³³¹ 10% de comissão deveria ser um exagero por parte dos diretores da CGPP, as comissões deviam ser 2% pra venda e 2% pra compra, ou algo próximo disso, como se verá na época do comércio pós CGPP. Cf. RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 108-109. Cf. também ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 105v, quando em 1777 a Junta negou o pedido da Direção para aumentarem suas comissões.

³³² SILVA, Angélica de Vasconcelos. *As portas não podem ser cerradas (1780-1813): o processo de liquidação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. São Paulo, Universidade de São Paulo, tese de doutorado, 2016, p. 165-166. DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”, op. cit, p. 280-282.

produtivo. Mais especificamente o problema residiu nas manobras mercantis que ligavam o crédito da companhia com os seus consumidores que, no correr dos anos, foram minando a capacidade da CGPP de continuar renovando os investimentos provocando uma série de problemas que serão explorados daqui em diante. Essas dificuldades são facilmente identificáveis, principalmente, durante a década de 1770. A década anterior pareceu favorável a todos os setores, conquanto a companhia iniciava seus investimentos e esperava pelos retornos, que não costumavam ocorrer rapidamente. A conta dos investimentos chegaram, portanto, na década de 1770.

Mas já por volta de 1767 começaram a aparecer os primeiros sinais de que os negócios estavam apresentando problemas. Isso porque as contas da CGPP estavam ficando comprometidas pela insolvência de algumas dívidas em Pernambuco, razão pela qual a companhia tomou suas primeiras medidas em relação à política de concessão de créditos e os termos de seus pagamentos. Aos comerciantes não se poderia mais vender fiado, mas tão somente a troco de dinheiro ou em mercadorias no ato. As vendas fiadas só seriam permitidas aos mercadores de lojas, mas mesmo assim de forma moderada. A companhia só venderia fazendas fiadas se os lojistas já tivessem pago as fazendas fiadas anteriormente. E se dentro de um ano não as tivessem pago, a ordem era para executar as suas dívidas. Contudo, em relação aos senhores de engenho a CGPP fez o oposto. Ao invés de reforçar o pagamento das dívidas, iniciou uma nova política de aumento de crédito. Passava a adiantar 2/3 do que os produtores requisitassem, proporção calculada em cima da safra vindoura, e os outros 1/3 ficariam reservados ao pagamento de dívidas anteriores que os senhores tinham com a companhia.³³³ O termo de obrigação dos senhores era que todas essas partes das safras, como colateral aos empréstimos, seriam hipotecadas a favor da CGPP. Outra medida para contornar a inadimplência era que todos os que tivessem dívidas a mais de um ano deveriam ser executados.³³⁴

Para dirimir a insolvência das dívidas a Junta recomendava fortemente o aumento da produtividade da colônia, de vez que, só assim, os devedores de Pernambuco poderiam

³³³ Lembrando que de 1760 a 1767-1768 a CGPP se comprometia a adiantar 1/3 do rendimento dos engenhos anualmente, em troca da mesma parte em forma de açúcar. Cf. 1778, julho, 13, Recife. 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 Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometido, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassallos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. Anexos: 28 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9823.

³³⁴ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 145v-146.

pagar os empréstimos a CGPP e também para dar aos lojistas aqueles gêneros próprios para pagarem as fazendas que os produtores haviam lhes tomado emprestado. Como que para sanar esses problemas, a Junta também propunha o seguinte em 1768: se aqueles devedores pagassem os empenhos até o fim da safra – que findaria em julho de 1769 – a CGPP perdoaria os juros das dívidas. Outra medida era cobrar os juros das vendas de fazenda secas só depois de um ano, e não mais depois de 6 meses como se fazia. Daí em diante a Junta recomendava que a Direção calculasse melhor a proporção de fazendas importadas que deveriam lhe pedir, consoante com o que a produção da capitania conseguisse suprir.³³⁵

No ano seguinte a Junta lamentava que essas medidas não haviam surtido o efeito esperado. Nomeavam então, por meio da Direção de Pernambuco, dois “solicitadores” para cobrarem os devedores em 1769.³³⁶ Em 1771 foram encaminhados os nomes de José Ferreira de Aguiar que cobraria e fiscalizaria a produção dos engenhos no Norte da capitania para que os açúcares devidos a CGPP não fossem extraviados e Antônio da Costa Tinoco que procederia o mesmo na parte Sul. Receberiam, cada um, 150.000 réis anuais pelo trabalho. Também observariam a entrada de fazendas contrabandeadas pelos sertões, de mercadorias que vinham da Bahia e do Rio de Janeiro.³³⁷

Ainda no início da década de 1770, começou a tomar corpo uma prática que seria altamente tóxica ao retorno dos cabedais da CGPP.³³⁸ Alguns mercadores endividados com a companhia, ao invés de saldarem suas dívidas pagando-a com dinheiro de contado, deliberadamente retinham o numerário para comprar açúcares dos produtores, conseguindo assim melhores preços, e só depois disso pagavam as dívidas à companhia com os açúcares adquiridos a preços menores. Essa era, inclusive, uma das causas da Direção em Pernambuco não ter dinheiro para a compra das caixas.³³⁹ E os produtores preferiam o dinheiro dos particulares, de vez que era o meio mais atraente e rápido para serem remunerados pelas vendas dos açúcares, ao invés de vendê-los a companhia, que só pagava os produtores depois das vendas na Europa.

³³⁵ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 155-157.

³³⁶ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 184-185v.

³³⁷ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 221.

³³⁸ Mas é perfeitamente possível que ela já ocorresse antes.

³³⁹ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 272.

A estratégia da Junta de Lisboa para remediar esse problema era fazer com que o dinheiro em circulação na capitania sempre voltasse para as mãos da Direção e, dessa forma, impedindo que caísse nas mãos dos comerciantes. Para isso a Junta recomendava a Direção, em 1773, que se vendessem fazendas aos lojistas cobrando juros de 5% ao mês e que os pagamentos fossem feitos em numerário, o que garantiria ingressos mensais de dinheiro no caixa da companhia. E se caso os lojistas não concordassem com esses termos, a ordem era que a Direção não lhes vendesse mais nada e, além disso, que reforçassem a cobrança de suas dívidas. No fundo, a ideia era sobretudo que a Direção recebesse em numerário, para assim poder comprar mais facilmente os efeitos dos produtores. Os produtores, por sua vez, receberiam o pagamento de suas produções em dinheiro e poderiam saldar suas dívidas com os lojistas, também com dinheiro. E os lojistas endividados com a CGPP, agora com o numerário recebido dos produtores, poderiam saldar suas dívidas com a companhia, de novo com dinheiro, e poderiam, da mesma forma, continuar girando o comércio, comprando da companhia mais uma vez.³⁴⁰ Isso era necessário, de vez que outros vendedores da capitania, que não tinham dívidas com a companhia, exigiam que a CGPP lhes comprasse por meio de numerário. O problema, repita-se, é que esse dinheiro estava sendo retido por alguns lojistas. Por volta de 1776, os vendedores de açúcar que não tinham dívidas com a companhia, recorriam aos lojistas para comprarem seus produtos, mas os lojistas – como tinham moeda – exigiam preços abaixo do que os vendedores desejavam.³⁴¹

Daí derivou outro problema. Em 1778 alguns mercadores de Pernambuco adquiriam os meios de produção dos engenhos (como moendas, taxas e cobres) e os vendiam fiado aos produtores. Esses meios de produção saíam mais caro na mão dos mercadores do que se fossem comprados diretamente pela companhia. Os mercadores vendiam fiado a preços maiores e, em consequência, quando iam comprar os açúcares dos senhores endividados, conseguiam abatimento nos preços. Por isso a Junta pedia a Direção que cobrasse mensalmente os mercadores em dinheiro, ao invés do açúcar, o qual estava recebendo preço depressivos, arbitrados pela especulação desses particulares. A Junta, na verdade, colocava a culpa nos comerciantes de Pernambuco, de vez que eles utilizavam o capital da CGPP para se enriquecerem.³⁴²

³⁴⁰ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 14.

³⁴¹ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 73.

³⁴² ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 112v.

Sobretudo, o que isso quer dizer é que, os senhores endividados com a CGPP procuravam outra fonte de crédito: os mercadores particulares que, por sua vez, seguravam o capital, que na origem era da companhia, para especularem economicamente com os moradores da capitania. Ao mesmo tempo, os produtores deixavam de pagar as dívidas com a companhia para pagarem os comerciantes, algo que explica parcialmente o aumento das dívidas dos senhores de engenho e a diminuição das dívidas dos negociantes e mercadores para com a CGPP, como demonstra a Tabela 3.4. Outra explicação para o aumento da dívida dos senhores e a diminuição das dívidas dos mercadores é que, com a instalação da companhia, o próprio comércio particular ficou comprometido como um todo, o que fez os mercadores migrarem para o setor produtivo.³⁴³

Tabela 3.4. Setores endividados com a CGPP (1777 e 1780). ³⁴⁴

	1777	1780
Setores	Valores das dívidas (réis)	Valores das dívidas (réis)
Engenho	289.995.852	394.690.741
Lavra de cana	171.553.285	139.179.713
Rendeiros de açúcar		43.380.182
Fabricantes de sola e atados	12.583.484	41.982.045
Negociantes e mercadores	490.258.810	406.433.617
Diversos devedores		425.598.624
Totais	964.391.431	1.451.264.922

Fontes: 1777: AHU_ACL_CU_015, Cx. 137, D. 10242. 1780: AHU_ACL_CU_015, Cx. 137, D. 10206.

A circulação monetária foi sempre pequena em relação aos valores em gêneros circulados, mas o giro de numerário, como exposto acima, foi um problema sério para a CGPP em certos momentos e afetava sensivelmente as cadeias de crédito e endividamento internas da colônia. Isso porque o dinheiro, além da sua função universal de lubrificar as trocas, funcionava como o meio de pagamento preferível, ao invés da mercadoria, já que

³⁴³ Essa migração dos agentes do setor mercantil para o produtivo se encontra bem explicado em DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. *“As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”*, op. cit., p. 309.

³⁴⁴ Em 1765, os moradores de Pernambuco deviam 446 contos a CGPP e a CGPP devia 194 aos moradores. Por 1767, as dívidas dos moradores em Pernambuco chegaram a 1.700 contos, mas não se sabe o quanto a CGPP devia aos moradores. Cf. ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 105v e 155v. Já em 1836, as dívidas da CGPP chegavam a 1.736.074.379 réis, segundo DIAS, Manuel Nunes. Junta liquidatória dos fundos das companhias do Grão Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba. Lisboa. STVDIA – N.º 32 (Junho – 1971), p. 127.

era mais fácil de ser permutável por qualquer outro produto. No começo, houve reticência da Junta em compreender tal questão, tanto que ela se negava a enviar moeda provincial a Pernambuco para suprir o caixa da companhia, que necessitava de numerário para pagar alguns vendedores. A Junta em Lisboa argumentava que nada poderia fazer, de vez que ela não extraía dinheiro da capitania, apenas retirava mercadorias e por isso mesmo não fazia sentido remeter numerário a colônia. Mas depois, no começo da década de 1770, a Junta tomou providências para mandar (re)abastecer Pernambuco de moeda.

Assim, em 1773 a Junta enviou com licença de Sua Majestade mais de 33 contos de moeda provincial para a Direção. Em 1774, remeteu mais 10 contos. Em 1776, mais 4 contos de moedas, depositadas em 167 sacos. Em 1778, a Junta dizia que nada mais poderia fazer para suprir a capitania de numerário. A única solução era a Direção cobrar as dívidas que ali existiam, exigindo o pagamento em dinheiro. Mas, no mesmo ano, a Junta conseguiu, junto a Sua Majestade, 40 contos de dinheiro provincial. A Direção recebeu ordens expressas para empregar esse dinheiro somente na compra de efeitos daquelas pessoas que não estavam endividadas com a CGPP.³⁴⁵ Algo surpreendente nisso tudo é que não foram encontrados indícios de que todo esse dinheiro remetido pela companhia estivesse retornando para Portugal. Então, ou o dinheiro estava escapando para outras capitanias, provavelmente para a Bahia, ou, o que é mais provável, os mercadores continuaram estocando as moedas em Pernambuco de modo a prolongarem as operações especulativas.

Existe, contudo, mais um fenômeno que derivou da atuação dos mercadores particulares, os quais se utilizavam das próprias brechas regulatórias da CGPP para se beneficiarem. A companhia permitia que os donos das mercadorias as remetessem por conta e risco, caso não concordassem com os preços arbitrados pela empresa. Mas somente aquelas pessoas que não tinham dívidas com a companhia poderiam fazer isso. Essas pessoas, por exemplo, mandavam açúcar para a Junta da companhia em Lisboa, a qual, depois de realizadas as vendas, pagavam-os por meio de letras que seriam sacadas em Pernambuco sobre a mesma Junta.³⁴⁶ Outra forma era a companhia entregar os produtos a procuradores ou representantes dos remetentes de Pernambuco em Portugal.³⁴⁷ Ou seja, em ambos os casos a CGPP funcionava como intermediária dos mercadores

³⁴⁵ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 4v, 8, 29, 95v, 119 e 121.

³⁴⁶ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 224 e 232.

³⁴⁷ DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. *“As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”*, op. cit, p. 109.

particulares. Mas mesmo assim, as mercadorias deveriam ser transportadas pelas embarcações da companhia, no que a instituição ganhava com fretes. Ademais, lucraria obviamente com as comissões que tiraria como intermediária.

À medida em que a relação entre a companhia e os moradores foi se complicando, esta forma de comércio foi crescendo cada vez mais a ponto de a CGPP ter declinado a uma participação módica nas trocas em 1779, como mostra o Gráfico 3.3. Isso se deveu porque, mais uma vez, os mercadores foram diminuindo seus vínculos creditícios com a CGPP, o que os possibilitava mandar açúcares por sua conta e risco, e não se sujeitando aos preços da companhia. Conseguiram isso porque compravam açúcares abatidos dos produtores, dos quais eram credores. Os produtores, por sua vez, eram devedores da companhia, mas se esquivavam de pagá-la, optando por fazer negócios com outros credores, os particulares, justamente porque os particulares tinham moeda e pagavam prontamente, ao invés da companhia que demorava para pagar, já que tinham que esperar as vendas serem realizadas no reino. Em suma, os produtores deviam tanto para a companhia como para os particulares, mas privilegiavam esses últimos.³⁴⁸

Os preços praticados por esses agentes devem ter ficado cada vez mais baixos, de vez que, por um lado os mercadores conseguiam açúcar por preços abatidos dos produtores e por outro porque no preço de venda não estavam embutidos os encargos da dívida, que obviamente não estavam sendo pagas pelos produtores.³⁴⁹ A proliferação dessas operações se deu em virtude, também, das ações desvirtuadas da Direção, pois, às vezes, ela não queria pagar em dinheiro mesmo aqueles mercadores e produtores que não estavam endividados com a CGPP.³⁵⁰

³⁴⁸ Todavia, em alguns casos, a própria companhia preferia que os agentes mandassem mercadorias por sua conta e risco. Artigos mal feitos e por conseguinte de difícil saída na metrópole, como as solas da Paraíba, foram alvo de críticas pela Junta em Lisboa, aconselhando para que os próprios fabricantes as mandassem por sua responsabilidade, pois à CGPP não era interessante arcar com os riscos de não as vender em Lisboa. Cf. ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 74v.

³⁴⁹ Érika Dias argumenta que o envio de caixas por particulares, por sua conta própria, era um sinal de que eles não estavam satisfeitos com os preços praticados pela companhia, por isso se arriscavam no negócio sem a intermediação da empresa monopolista. Cf. DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. *“As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”*, op. cit, p. 325. Isso é, em parte, verdade. Mas a outra parte da explicação reside em que os mercadores se utilizavam dessa estratégia para não pagar as dívidas a companhia.

³⁵⁰ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 118-118v.

Gráfico 3.3. Despachos de caixas de açúcar da CGPP e dos particulares (1760 a 1779)

Fonte: Apêndice IX.

Como demonstra o Gráfico 3.3, a situação ficou efetivamente delicada em inícios de 1778, em vista da decisão de “Sua Majestade” em cessar a atuação da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão e da possível decisão de fazer o mesmo com a CGPP. Nessa ocasião, a Direção de Pernambuco escrevia uma carta a Junta de Lisboa sobre as dívidas na capitania. A Junta interpretou tal missiva como uma declaração da Direção de que as dívidas “se acham inteiramente incobráveis e perdidas,” uma vez que a Direção não propunha mais nenhum meio para recuperar os investimentos, seja por meio amigável ou por execução.

A Junta achava até normal o endividamento dos produtores, se bem que faziam a ressalva de que os termos de empréstimo deveriam ser mais condizentes com a situação de cada produtor, algo que a Direção não fez, pois provavelmente deveria ter emprestado sem uma sondagem adequada do que cada produtor poderia pagar. Mas surpreendia a Junta, isso sim, as dívidas dos comerciantes da capitania, dos integrantes da direção e de seus parentes. Acusavam os diretores de tomarem empréstimos e não pagarem, e daí concluíram saber o porquê de eles declararem que não estavam encontrando meios de

cobrar os empenhos. O apontamento, em suma, era de que os próprios diretores e parentes eram os devedores.³⁵¹

Estranhava ainda mais a Junta que ao mesmo tempo em que as dívidas não eram pagas, os mesmos devedores mandavam mercadorias por sua conta e risco para a metrópole, mas que, em direito, deveriam entregar seus gêneros a CGPP. Falavam ainda que a Direção exagerava na reclamação sobre falta de fazendas em Pernambuco. A Junta arguia que o valor das fazendas remetidas para Pernambuco eram maiores que os valores dos gêneros coloniais remetidos para a metrópole. A reclamação de que as fazendas vinham mal sortidas, por isso a dificuldade de vendas em Pernambuco, não convenceu a Junta que em diversas ocasiões foi deixada de ser informada pela Direção sobre quais as fazendas que mais tinham consumo na colônia. Ao que parece a Junta já estava se preparando para ver seu monopólio encerrado, por isso escrevia a Direção, ainda em inícios de 1778, que iniciassem os preparativos para a “liquidação, arrecadação e segurança dos cabedais que tem espalhados por essas capitâneas”, principalmente na venda das fazendas.³⁵²

Nessa ocasião, a Junta ainda não tinha ciência de que, no espaço de um ano, entre 1776 e 1777, a Direção havia vendido fiado cerca de 200 contos aos moradores de Pernambuco.³⁵³ Tempos depois, cerca de 1778-1779, a Junta remetia novas ordens em relação ao pagamento de dívidas e dos financiamentos. Para os mercadores que estavam endividados, a Direção deveria aceitar o valor dos pagamentos e fornecer dois terços de financiamento. Isto é, se o devedor entregasse a Direção 300.000 réis em efeitos, a CGPP fiaria 200.000 réis. E para aqueles que não estavam endividados com a companhia, a Direção não deveria vender fiado, mas sim a dinheiro ou a troca de fazendas e letras que seriam sacadas pela Junta em Lisboa. Em relação aos produtores, a ordem era emprestar somente para aqueles que estavam saldando suas dívidas.³⁵⁴

Em decorrência disso tudo, os fluxos de crédito da CGPP para Pernambuco foi paulatinamente diminuído o que era traduzido, na prática, no encurtamento das

³⁵¹ Muito a propósito, Angélica de Vasconcelos discorre detalhadamente de como a Direção da CGPP era composta por um pequeno grupo ligado por laços familiares. E era justamente essas relações de parentesco que dificultava a cobrança das dívidas. Cf. SILVA, Angélica de Vasconcelos. *As portas não podem ser cerradas (1780-1813)*, op. cit, p. 262-267 e 270-271.

³⁵² ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 110v-112.

³⁵³ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 132-132v.

³⁵⁴ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 140v.

quantidades de fazendas importadas. Foi um efeito mais sensível quando das vésperas do fim do monopólio, provavelmente após 1778. Durante a maior parte da administração da companhia, com exceção do ano de 1760, discutido mais acima, o fluxo de fazendas para Pernambuco foi constante, como demonstra o Gráfico 3.4.³⁵⁵

Gráfico 3.4. Fazendas e comestíveis, em réis, remetidos para Pernambuco e Paraíba (1760 a 1777)

Períodos	Fazendas e comestíveis
1760-1768	3.674.034.672
1769-1777	3.637.099.311

Fonte: AHU_ACL_CU_015, Cx. 128, D. 9718 de 1777. Os valores das fazendas e comestíveis indicados são referentes aos preços adquiridos no reino. Quando chegassem a colônia seriam acrescidas as demais taxas, como as de lucro. Agradeço a Maximiliano Mac Menz por ter me cedido esses dados. Conferir apêndice X para os valores.

Por isso, não era bem verdade o que senhores de engenho, comerciantes e o próprio governador alardeavam na época, de que a CGPP não mandava fazendas e que pela sua pouca quantidade os preços aumentavam. O que acontecia era que a Direção, por interesses próprios ou por incapacidade de gerir muitos capitais para tantos agentes, acabava por se favorecer e beneficiava alguns outros poucos mercadores que regulavam as fazendas de modo a especularem com o mercado colonial, com capitais que não eram

³⁵⁵ Em outubro de 1780 a Junta decidiu cessar a remessa de fazendas para Pernambuco, devido ao fim do monopólio, e deliberou que a partir daí só se cuidasse da liquidação da CGPP. A Direção deveria dar continuidade ao comércio para vender as fazendas ainda restantes na capitania, remetendo-as inclusive para Angola, mas não para a Costa da Mina. Ainda, os navios da CGPP continuariam a ir a Pernambuco buscar açúcar, como foi o caso também da safra de 1780 (outubro) que se julgava de grande proporção. A Junta até recomendava, para dar vasaio as fazendas da CGPP paradas na capitania, que baixassem suas margens de lucro, ou que as vendessem por preço de custo. Cf. ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 152-153. Ainda, segundo Angélica de Vasconcelos, as embarcações da CGPP, logo após o seu fim, começaram a ir em lastro para Pernambuco, estritamente, para buscar açúcar e não para levar carga da metrópole. Cf. SILVA, Angélica de Vasconcelos. *As portas não podem ser cerradas (1780-1813)*, op. cit, p. 119.

deles. Em vista disso, e apesar de parecer inusitado, não é exagero dizer que em Pernambuco foi se configurando uma espécie de oligopólio dentro do monopólio.

É interessante notar que os acionistas originários, os diretores e alguns membros da câmara do Recife faziam parte do rol de devedores da companhia em 1780 e mesmo como acionistas, de modo a se esquivarem das dívidas, esses agentes pediam o fim da companhia. A tabela abaixo procura elencar os principais devedores da companhia nos momentos finais do monopólio, apontando para as correlações entre os acionistas, os quadros dirigentes da empresa, os oficiais municipais e os setores sociais de que participavam.³⁵⁶

Tabela 3.5. Principais devedores da CGPP em Pernambuco (1776 e 1780).

Nome	Membros da Direção	Acionista	Oficiais da câmara	Dívidas em 1776	Dívidas em 1780	Setor social
Afonço de Albuquerque e Melo			x		55.642	Lavrador de Açúcar
Agostinho da Silva Guimarães		x			475.860	Lavrador de Açúcar
André Albuquerque e Melo			x		2.217.310	Senhor de engenho
Antônio Alves de Souza		x			755.840	Senhor de engenho
Antônio Alves Esteves					8.838.635	Negociante e Mercador
Antônio Barros Branco			x		252.661	Diverso
Antônio Carvalho Cavalcanti			x		2.536.353	Lavrador de Açúcar
Antônio da Cunha Ferreira		x				
Antônio da Silva Gama		x				
Antônio de Faria Viana					35.068.077	Negociante e Mercador
Antônio de Freitas da Trindade				10.921.975	6.527.012	Diverso
Antônio Duarte Pereira				7.310.332		
Antônio Francisco Monteiro	1ª Direção	x			573.122	Diverso

³⁵⁶ Para uma análise detalhada sobre execução de dívidas de alguns devedores da companhia, além da tese de doutorado de Angélica de Vasconcelos Silva, cf. MARQUES, Teresa Cristina de Novaes. As dívidas do Senhor Jácome Lumachi. Pernambuco e a Companhia Geral pombalina. *Topoi*, v. 12, n. 22, jan.-jun. 2011, p. 63-74.

CAPÍTULO 3 – MONOPÓLIO E CAPITAIS PARA PERNAMBUCO (1750-1780)

Antônio Gomes Barbosa e Caetano Francisco de Azevedo (Padres)				11.001.599	6.567.409	Senhor de engenho
Antônio Gomes Ramos		x				
Antônio José Baduen				26.130.370		
Antônio José Brandão		x	x		2.878.103	Diverso
Antônio José da Silva Porto					7.365.566	Negociante e Mercador
Antônio José de Gusmão			x		5.404.384	Diverso
Antônio José Souto	1ª Direção e 2ª Direção	x		36.442.561	18.445.990	Fabricante de Sola e Atanado
Antônio Pinheiro Salgado	1ª Direção	x				
Bernardo Raimundo de Souza				9.120.136	9.545.457	Senhor de engenho
Brás Ferreira Maciel		x	x			
Domingos da Mota Nunes (falecido)				10.515.076	10.522.321	Diverso
Domingos Pires Ferreira		x			708.645	Diverso
Estevão José Paes Barreto					11.325.901	Senhor de engenho
Félix Garcia Vieira		x				
Francisco Antônio Almeida			x		430.000	Diverso
Francisco Antônio de Souza					6.809.426	Senhor de engenho
Francisco Carneiro Sampaio	2ª Direção	x		18.579.877	15.616.677	Diverso
Francisco da Silva Santiago			x		325.020	Diverso
Francisco de Souza Viveiros					10.066.863	Negociante e Mercador
Francisco Ferreira Dias			x		533.756	Senhor de engenho
Francisco Lopes Porto		x			14.283	Diverso
Francisco Pinheiro Guimarães					6.802.427	Diverso
Francisco Ribeiro Ribas		x				
Francisco Rodrigues da Silva		x				
Francisco Xavier Fetal	1ª Direção e 2ª Direção	x				
Francisco Xavier Paes de Mello					6.599.982	Senhor de engenho
Gonçalo Francisco Xavier Cavalcanti			x		235.432	Senhor de engenho

CAPÍTULO 3 – MONOPÓLIO E CAPITAIS PARA PERNAMBUCO (1750-1780)

Gregório José da Silva Coutinho				15.171.452		
Henrique Martins	2ª Direção	x			6.927.818	Diverso
Inácio Carneiro de Sampaio				6.056.780		
Inácio de Barros				5.636.168	6.384.085	Senhor de engenho
Jacinto Ferreira Maciel Gouvim			x		165.354	Diverso
Jacome Lumachi				9.344.793	13.960.057	Diversos
João Batista de Vasconcelos			x		2.437.560	Senhor de engenho
João Bernardo Gonzaga		x				
João de Oliveira Gouvin	1ª Direção	x			1.467.000	Senhor de engenho
João de Souza Braga					7.515.998	Negociante e Mercador
João do Rego Falcão e Francisco de Souza Rego					9.801.751	Negociante e Mercador
João e Luis da Costa Monteiro					7.711.267	Fabricante de Sola e Atanado
João Manuel Carneiro				18.622.901		
João Pacheco de Melo				6.351.360		
João Rabelo da Costa				11.842.397	10.839.028	Diverso
João Ribeiro da Costa Monteiro			x		1.027.080	Diverso
João Rodrigues Colaço		x				
Joaquim Fernandes de Souza			x		4.333.484	Diverso
Joaquim Miguel de Almeida Catanho			x		70.000	Diverso
Joaquim Ribeiro dos Santos				19.534.174	20.747.535	Negociante e Mercador
Joaquim Ricardo Silva		x				
José Antônio de Faria Viana				30.377.128		
José Antônio Pereira de Carvalho			x		267.620	Diverso
José Bento Leitão	1ª Direção e 2ª Direção	x				
José de Souza Rangel				14.187.952	15.533.889	Negociante e Mercador
José Felix da Rocha Falcão				8.325.568		
José Gomes dos Santos				10.652.823	7.655.469	Diverso
José Gonçalves Teixeira				5.380.130		
José Inácio da Cunha			x		908.144	Senhor de engenho

CAPÍTULO 3 – MONOPÓLIO E CAPITAIS PARA PERNAMBUCO (1750-1780)

José Luis Paes de Melo				7.404.168		
José Pedro Lumachi				8.898.450	8.898.450	Senhor de engenho
José Pereira Rego				5.021.080		
José Rodrigues da Sena					7.005.095	Negociante e Mercador
José Timóteo Pereira de Bastos	2ª Direção	x			10.288.967	Senhor de engenho
José Vaz Salgado		x				
José Vaz Salgado (filho)			x		2.226.838	Diverso
José Venâncio de Souza César			x		419.875	Diverso
José Vicente de Figueiredo Lobo			x		87.540	Diverso
Julião Lumachi				9.201.853	9.469.214	Diverso
Luis da Costa Monteiro	1ª Direção e 2ª Direção	x	x			
Luis de Albuquerque Mello					6.554.830	Senhor de engenho
Luís Ferreira de Moura		x	x		2.156.628	Lavrador de Açúcar
Luís Pereira Viana		x			1.306.692	Diverso
Manuel Afonso Rigueira	2ª Direção	x				
Manuel Alves Ferreira		x				
Manuel Antônio Duarte				9.004.809		
Manuel Carneiro de Sampaio				10.593.830	9.183.595	Senhor de engenho
Manuel Correia de Araújo	1ª Direção	x	x			
Manuel da Cunha de Andrade			x		197.156	Diverso
Manuel de Almeida Ferreira	2ª Direção	x			1.719.200	Diverso
Manuel de Araújo Cavalcanti			x		700	Lavrador de Açúcar
Manuel de Torres Bandeira			x		144.075	Lavrador de Açúcar
Manuel Francisco da Costa			x		257.479	Lavrador de Açúcar
Manuel Francisco Lumachi				9.988.600	9.988.600	Senhor de engenho
Manuel Gomes dos Santos	1ª Direção	x				
Manuel Gonçalves dos Santos				6.780.789		
Manuel José Cabral de Mello					10.323.491	Negociante e Mercador
Manuel José dos Santos				20.225.344	20.486.471	Negociante e Mercador
Manuel José Ferreira			x		470.344	Diverso

Manuel Lopes de Santiago Correia			x		711.768	Diverso
Manuel Neto Carneiro Leão			x		2.890.238	Senhor de engenho
Manuel Pinheiro de Fontoura			x		1.124.177	Diverso
Manuel Rodrigues Machado Portela					6.681.638	Senhor de engenho
Matias Alves Ferreira					7.479.387	Senhor de engenho
Miguel Machado Freire			x		2.805.807	Diverso
Patrício José de Oliveira					9.219.556	Diverso
Paulo Pereira de Guimarães					8.053.054	Diverso
Pedro Fernandes Gama			x		1.718.109	Diverso
Pedro Velho Barreto					7.075.021	Senhor de engenho
Salvador de Souza Braga				6.633.940		
Tomás de Oliveira Goes				7.126.434	7.127.854	Senhor de engenho
Vicente Gurjão			x		1.672.374	Negociante e Mercador

Fonte: A coluna “acionista” diz respeito somente aos acionistas iniciais da companhia. Na coluna “setor social” o setor “diverso” é o que consta na própria fonte, porém sem explicações sobre sua natureza. Provavelmente eram aqueles indivíduos que tinham vários negócios, misturando produção com comercialização, e até mesmo poderia ser um termo para designar moradores que pegavam créditos emprestados da companhia. Para os nomes dos acionistas iniciais e dos integrantes da Direção de Pernambuco, cf. RIBEIRO JÚNIOR, op. cit., p. 87 e DIAS, Érika, op. cit., p. 184-190. Para os nomes dos oficiais da câmara de Recife entre 1759-1779. cf. SOUZA, George. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial*. op. cit. p. 583-584. Para as dívidas de 1776, cf. ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 114-114v. Para os devedores em 1780 cf. Apêndice VI.

Dos 14 diretores que passaram pela adimistração da companhia entre 1759 e 1780, 7 deles se encontravam endividados com a empresa no final do monopólio. Alguns dos diretores e acionistas também foram oficiais da câmara do Recife, como a tabela acima demonstra. No geral, dos 57 oficiais da câmara (os quais se repetiam, por vezes) que trabalharam durante o período de exercício da CGPP, 32 se encontravam endividados com a mesma entre os anos de 1776 e 1780.

A Tabela 3.5. ajuda também a visualizar pequenas modificações nas composições dos setores econômicos em que os mercadores e acionistas iniciais foram se dedicando. Sabe-se que todos os acionistas iniciais, residentes em Pernambuco, eram mercadores. Os senhores de engenho se encontravam ausentes desse ramo de investimentos não por uma suposta oposição à companhia, mas simplesmente porque talvez eles não tivessem capitais para ingressarem na empreitada. Na verdade, eles foram se constituindo como os

principais devedores da empresa. É de se notar, dessa forma, a performance de um José Timóteo Pereira de Bastos que era classificado como comerciante no começo da década de 1760 mas que em 1780 era denominado como senhor de engenho. Classificações que às vezes podem enganar, pois os agentes assumiam mais de uma função. Sabe-se que o mesmo José Timóteo era identificado como comerciante e armador na década 1790.³⁵⁷

Afora isso, os diretores em Pernambuco tinham relações de parentesco entre si ou com pessoas de fora da administração. Por exemplo, Brás Ferreira Maciel era genro de João de Oliveira Gouvin. José Bento Leitão era genro de Brás Ferreira Maciel. Manuel Afonso Rigueira era tio de Antônio José Souto. Antônio Gomes Ramos era genro de Luís da Costa Monteiro. Manuel Gomes dos Santos tinha um sobrinho, Manuel José dos Santos, e um irmão, José Gomes dos Santos que eram comerciantes em Pernambuco.³⁵⁸

Os capitais da companhia chegavam a muitas pessoas, inclusive aqueles que faziam oposição a CGPP. Em 1773 quando do indício de um motim por parte de cinco opositores da companhia, que Erika Dias supõe serem os comandantes do movimento, quatro eram devedores da CGPP em 1780: João Cavalcante de Albuquerque, Francisco Xavier Cavalcante, Afonso de Albuquerque e Melo e Manuel Carneiro Leão. No total, Erika Dias inventariou 25 opositores, praticamente todos aparecendo na década de 1770, e desses, 21 eram devedores da companhia.³⁵⁹ Eram eles: José de Abreu Cordeiro, Patrício José de Oliveira, João Batista de Vasconcelos, Manuel Neto Carneiro Leão, Felipe Rodrigues Campelo, Manuel Lopes Viana, Francisco de Barros Rego e Araujo, Estevão José Paes Barreto, Pedro Velho Barreto, Antônio de Barros Branco, Francisco Gomes de Araujo, Manuel Carvalho da Costa, João Rabelo da Costa, Felipe Ribeiro Ribas, Manuel Coelho da Silva, José Vaz Salgado e Tomé Correa de Araujo. Assim, atitudes hostis à companhia, antes de significar uma oposição dos agentes residentes, num suposto sinal de força para fazer frente às imposições externas, também deve ser lido como uma estratégia para se esquivar das dívidas.

Quando em 1778 a Junta em Lisboa se justificou ao governador sobre os problemas derivados do cenário apresentado acima, os pontos principais eram, além dos impostos, as quantidades de fazenda remetidas e os problemas de endividamento na

³⁵⁷ APEJE. CC. 05. f. 20v-21

³⁵⁸ DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. *“As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”*, op. cit. p. 185 a 189. ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 114-114v.

³⁵⁹ O nome dos opositores se encontra em DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. *“As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”*, op. cit. p. 251, 256-262. Os devedores se encontram no Anexo VI.

capitania. A companhia, por comprar em atacado as fazendas em Lisboa, por crédito ou a vista, conseguia abatimento nos preços e, além disso, por ter grandes capitais e ser lastreada pelos interesses da coroa, sinalizava às praças comerciais e, por extensão à comunidade mercantil em geral, uma reputação que negociante particular algum poderia alcançar. Assim, as fazendas vendidas em Pernambuco, segundo os cálculos da Junta, descontando as perdas e riscos, tinham lucros moderados, de 16% a 18%. O contrário ocorreria se fossem calculados com base na contabilidade de mercadores particulares, os quais tirariam lucros de 40% a 50%. A própria Junta admitia, entretanto, que as fazendas vendidas nos outros portos do Brasil eram mais baratas que as vendidas pela companhia em Pernambuco. Eles atribuíam isso a baixa atividade econômica das outras praças, onde os mercadores vendiam as fazendas a preços baixos ou até sem lucro algum, com o único intuito de poderem continuar girando os créditos, na esperança de que um dia possam lucrar. Muito a propósito, a Junta lembrava que, justamente, a criação da companhia e a extinção dos comissários volantes foi uma medida da coroa para cessar essa prática em Pernambuco.

Além disso, a CGPP financiava os produtores com termos de empréstimo menos vexatórios que aqueles praticados pelos particulares, como por exemplo, em abater o preço do açúcar, coisa que a companhia não fazia, ao invés disso, dava acréscimos aos produtores em ocasiões de safras desfavoráveis, como ocorreu por três vezes no tempo da vigência do monopólio. Não era obrigação dos mercadores particulares assistirem aos produtores, mas era da companhia. Segundo a Junta, os produtores não tinham do que se queixar, de vez que a CGPP sempre lhes financiou. O endividamento excessivo dos produtores era, em suma, culpa dos próprios lavradores e senhores de engenho que não pagavam as dívidas nem em partes, nem no todo.

Com relação aos capitais da companhia que estavam nas mãos do setor mercantil, a Junta atribuía isso as “ocultas e escandalosas negociações” entre os mercadores e a Direção. Ao privar a companhia de beneficiar seus capitais, os mercadores e a Direção, impediam que parte dos fundos da CGPP fossem destinados ao auxílio do setor produtivo. Por sua vez, os produtores procuravam os mercadores particulares da capitania, vendendo-lhes açúcares por preços menores que a companhia pagaria. Tendo em vista

esses altos desacatos, a Junta pedia ao próprio governador que fiscalizasse os membros da Direção em Pernambuco.³⁶⁰

Apesar de estarem sob a vigilância de uma empresa monopolista, os agentes coloniais encontravam formas de contornar o controle e a centralização da CGPP, como demonstrado no caso dos mercadores que seguravam o dinheiro e especulavam com o mercado colonial e dos produtores que não pagavam as dívidas. Mas existiam outras formas de burlar a companhia, essas muito mais simples de serem explicadas. Uma era pelo contrabando realizado por agentes que traziam fazendas da Bahia para as venderem em Pernambuco. Outra era por meio do contrabando dos marinheiros que levavam mercadorias nos seus agasalhados, sem as declararem propriamente. Esta última prática foi mandada encerrar em finais de 1769 por determinação da Junta. Os tripulantes deveriam ser recompensados por essa perda por meio de um acréscimo em seus ordenados. Se caso chegassem a Pernambuco carregações a mais daquelas declaradas nas correspondências, a Direção da CGPP devia-lhe reputar como contrabando.³⁶¹ Mas, a despeito da determinação, foi constante o envio de mercadorias que as equipagens dos navios carregavam, chegando a Junta a acusar, em 1777, que cerca de um quinto das cargas dos vasos eram de posse dos tripulantes.³⁶² A prática de tirar ganhos com os agasalhados persistiria com força logo após o fim da CGPP.³⁶³

Mas, pode-se perguntar, o que levou os agentes internos a não cooperarem com a companhia? Ao invés de dar uma resposta à pergunta, faz-se mais prudente sondar algumas hipóteses. Um dos problemas da CGPP era que ela vedava o espaço da capitania de Pernambuco à atuação dos mercadores residentes com outras praças, como o Rio, Bahia e portos africanos. No curto prazo essa ação favoreceu a economia pernambucana,

³⁶⁰ Toda essa defesa da Junta da companhia se encontra em: 1778, julho, 13, Recife. 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 Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os abusos que tem cometido, as queixas que contra ela tem o povo, e também sua importância ao deixar o monopólio do comércio entre os vassalos portugueses, e informando algumas das melhorias após a sua instituição, comparando os lucros da Fazenda Real antes e depois da Companhia. Anexos: 28 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 130, D. 9823.

³⁶¹ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 193 e 197v.

³⁶² ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 2 - liv. 383. CGPP. 1773-1790, f. 106v.

³⁶³ Esses exemplos de como os agentes privados lidavam com uma empresa monopolista encontra paralelo em outros lugares e também em outras épocas da história econômica da colonização portuguesa. Para o comércio britânico com as Índias Ocidentais cf. ERIKSON, Emily. *Between Monopoly and Free Trade*, op. cit. Para a atuação de agentes particulares dentro e fora dos monopólios da coroa portuguesa, cf. ANTUNES, Cátia. *Free Agents and Formal Institutions in the Portuguese Empire: Towards a Framework of analysis*. *Portuguese Studies*, Vol. 28, No. 2 (2012).

já que a companhia restringia os investimentos diretamente no espaço de seu monopólio beneficiando os agentes ali estantes que, à época, estavam carentes de crédito. Cerca de dez anos depois, durante a década de 1770, essa política foi se tornando desagradável, uma vez que os agentes coloniais não podiam capitalizar seus rendimentos de outra forma que não fosse pela intermediação da companhia que tinha ingerência sobre os preços praticados e regulava como queria as linhas de crédito, suas taxas e tempos de pagamento. Isso explica, em alguma medida, porque os agentes coloniais de Pernambuco foram desenvolvendo práticas para burlar o controle da empresa: os senhores não pagando as dívidas e o setor mercantil utilizando os capitais da companhia para especular com o espaço colonial, principalmente os membros da Direção e seu círculo mais próximo.

Outra parte da explicação dos problemas da companhia radica na própria forma organizacional da empresa. Poucos administradores controlavam um volume mercantil e lidavam com um número de agentes consideravelmente elevados. Eram 14 administradores em Lisboa, 9 em Pernambuco, 7 no Porto, 2 na Paraíba e 2 em Angola. No total, 34 pessoas cuidavam da entrada e saída de mercadorias de um espaço que comportava cerca de 240.000 pessoas.³⁶⁴ Cuidavam, obviamente também da cobrança das dívidas que, em 1780, alcançou cerca de 1.700 habitantes de Pernambuco.³⁶⁵ Afora isso, tinham outras obrigações que fugiam ao espaço colonial, como as vendas dos gêneros tropicais na Europa e a compra de fazendas destinadas ao ultramar. Isso é tão verdade quando se leva em conta a contribuição dos teóricos organizacionais com a máxima: “quanto menores os tomadores de decisões” – nesse caso, os administradores – “menos informações eles conseguem processar.” Afirmação que se desdobra na seguinte: quanto menos informação processada, menos ingerência se tem sobre aquilo que se administra.³⁶⁶ Contudo, a medida exata da relação empresa/eficiência é impossível de descobrir. O máximo que se pode dizer é que cada responsável pela companhia em Pernambuco ficava incumbido, por exemplo, de gerenciar empréstimos e cobranças para quase 200 pessoas.³⁶⁷ Teoricamente, essa estrutura organizacional da companhia, composta por pouco agentes, diminuiria a assimetria da informação entre os responsáveis pela

³⁶⁴ Para o número de administradores ver RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 85. Para a população Cf. ALDEN, Dauril. *Royal Government in colonial Brazil. With special reference to the administration of the Marquis of Lavradio, Viceroy, 1769-1779*. Los Angeles: University of California Press, 1968, p. 497.

³⁶⁵ Apêndice VI.

³⁶⁶ ERIKSON, Emily. *Between Monopoly and Free Trade*, op. cit, p. 78.

³⁶⁷ Dividiu-se o número de devedores em 1780, que eram 1.795, pelos 9 administradores da companhia em Pernambuco.

empresa.³⁶⁸ Mas na prática, o que se presenciou foi um descompasso entre os membros responsáveis nas duas pontas do Atlântico. Ao ler a correspondência da Junta para com a Direção³⁶⁹, vislumbram-se, constantemente, reclamações de que os diretores em Pernambuco não estavam informando, como deveriam, sobre o que acontecia na capitania.

Uma outra ideia para ajudar a compreender o conturbado mundo da CGPP é pensar a Direção como uma aglutinadora de interesses contrários, como sagazmente observou Clara Araujo.³⁷⁰ Na Direção da empresa em Pernambuco estavam reunidos agentes que outrora – na época do comércio livre - eram concorrentes. Essa convergência de interesses, mediada pela instituição, acabou por favorecer o grupo mercantil residente. Mas, se bem que isso faça muito sentido para o período inicial do monopólio, a mesma coisa não pode ser dita para o final. Muito provavelmente foi crescendo a divisão de grupos mercantis: aqueles que controlavam a Direção e aqueles que não controlavam, ou dito de outra forma, aqueles que se beneficiavam e aqueles que não se beneficiavam.

Mas nada disso, aparentemente, causou o fim da CGPP. Na verdade, um ponto tem que ser deixado claro. Não existem documentos justificando *ipsis litteris* as causas da fundação da CGPP e nem as causas da sua extinção. Como mencionado no começo do capítulo, alguns autores apostam que a companhia iniciou suas atividades por causa de um projeto ilustrado de governo de Sebastião Carvalho, outros defendem que foi criada porque os mercadores residentes em Pernambuco assim o desejavam. Na opinião de uns a companhia encerrou porque o projeto pombalino morreu junto com a destituição do Marquês do cargo, outros defendem que encerrou por causa das reclamações dos moradores de Pernambuco.³⁷¹ Todas essas ideias são hipóteses, assim como as apresentadas neste trabalho. Aqui, argumenta-se que a companhia foi criada, essencialmente, por uma decisão de um grupo de homens de negócios em Lisboa, que viram na baixa oferta de capitais da capitania uma forma de rentabilizar alguns ganhos. Isso vinha de encontro com as ideias de Pombal para fomentar um grupo mercantil - via

³⁶⁸ Essa é uma hipótese apresentada por Angélica Silva, lendo outros autores. Cf. SILVA, Angélica de Vasconcelos. *As portas não podem ser cerradas (1780-1813)*, op. cit, p. 134.

³⁶⁹ Refere-se aos livros do “copiador de Pernambuco”, que se encontram no ANTT.

³⁷⁰ ARAUJO, Clara Farias de. *O trato dos homens de negócio de Pernambuco*, op. cit, p. 189.

³⁷¹ Érika Dias defende que a companhia foi criada por causa dos pedidos dos residentes. Pombal acabou por criar a empresa, mas não ao gosto dos residentes. Ela também defende que a companhia foi extinta em grande medida por causa dos pedidos dos moradores de Pernambuco que requisitavam o seu fim. Cf. DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. *“As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”*, op. cit, p. 367.

regulação econômica de cunho monopolista - mais forte em Portugal.³⁷² Os objetivos da companhia foram, em sua grande parte, cumpridos de vez que as exportações de açúcar cresceram, houve fornecimento adequado de escravos e, muito importante, Pernambuco foi suprida com capitais que, cumpre lembrar, eram externos. Entretanto, foi um crescimento alcançado ao preço de distúrbios internos, como a ingerência dolosa da Direção, causando perturbações nos grupos domésticos de Pernambuco. Mas esse último fato não deve ser levado ao extremo, a ponto de afirmar que foi a causa do próprio fim do monopólio. Muito provavelmente a Junta de Lisboa deveria estar atenta às contas da companhia e vendo que existiam lucros - pois a companhia nunca deixou de lucrar³⁷³ - não levou tanto a sério os embates internos, apesar de estar sempre de olho no saldo das dívidas. Veja-se também que o momento de mais agudo conflito foi quando da decisão de se acabar com o monopólio da Companhia do Grão-Pará e Maranhão em 1778. E nesse particular, convém recordar: o seu monopólio havia sido postergado por mais dois anos em 1775, graças à interferência do grupo pombalino que ainda estava no comando. Vendo que o monopólio poderia acabar em Pernambuco e que as chances de se renovar os privilégios haviam se reduzido com a saída de Sebastião José de Carvalho e Melo em 1777, os moradores - leia-se: senhores, mercadores e Direção - reforçaram ainda mais os abusos, pois estava no seu horizonte o fim da companhia com a retirada do Marquês e a impossibilidade da renovação. Sem Pombal, o monopólio durou o tempo que tinha que durar, até 1780.

O que se deve ressaltar aqui, de modo a fechar o raciocínio sobre como era o comércio em Pernambuco sobre a administração de uma companhia monopolista, é que apesar de ser uma empresa fortemente reguladora, ela não conseguia controlar a atividade mercantil dos operadores particulares dentro de Pernambuco. Esses mercadores, em teoria, não deveriam causar problemas, pelo contrário, eles supostamente serviriam como representantes da companhia, pulverizando-se no espaço do monopólio, de modo a cobrir as áreas de mais interesse. Pensando em um cenário hipotético, onde esses mercadores particulares não existissem, a operacionalidade da companhia ia ser muito mais custosa,

³⁷² Recentemente, foi-se criando um debate em torno da questão de saber se existiu de fato ou não um “projeto” pombalino. MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996 e BOXER, Charles. *O Império marítimo português, 1415-1825*. São Paulo: Cia das Letras, 2002, argumentam à favor de um plano por detrás das reformas pombalinas. MAGALHÃES, Joaquim Romero. Sebastião José de Carvalho e Melo e a economia do Brasil, In: *Labirintos brasileiros*. São Paulo: Alameda, 2001, acentua o caráter pragmático de Pombal, argumentando que não existia um plano por detrás das reformas.

³⁷³ SILVA, Angélica de Vasconcelos. *As portas não podem ser cerradas (1780-1813)*, op. cit, p. 95.

já que envolveria mais funcionários para fazer as vendas, compras e cobranças. A companhia provavelmente teria que rever sua política de vendas em atacado, de vez que sem os particulares para redistribuírem as fazendas e centralizarem os açúcares, o cenário seria mais suscetível para vendas em varejo o que faria aumentar os custos de transação. Mas esses cenários nunca existiram e nem poderiam, uma vez que a opção de todos esses mercadores se retirarem dos negócios era impensável na época.

No final do monopólio, os diretores de Pernambuco foram se configurando como os principais devedores da companhia. Somente depois de dez anos findo o monopólio que todos eles conseguiram saldar seus empenhos.³⁷⁴ Essa constatação, em princípio, poderia contribuir para uma certa acumulação por parte desse grupo seleto de administradores, fazendo deles verdadeiros mercadores autônomos no período do comércio livre. Contudo, isso parece não ter tomado efeito. Mesmo antes de findo o monopólio, em agosto de 1779, figuras relevantes da Direção em Pernambuco já se encontravam endividadas com agentes metropolitanos. Veja-se uma procuração do desembargador em Lisboa, Alexandre Nunes Leal, pedindo para cobrar os seus devedores em Pernambuco: Luís da Costa Monteiro e João da Costa Monteiro Júnior e Companhia e Manuel Gomes dos Santos.³⁷⁵ O mesmo Manuel Gomes dos Santos aparece tomando fazendas emprestadas e sendo cobrado por um credor de Lisboa, Antônio Ferreira de Mesquita, nas décadas de 1780 e 1790.³⁷⁶ Da mesma forma, Antônio José Souto devia para o mercador de Lisboa, Francisco Higino Dias Pereira, em 1795.³⁷⁷ Henrique Martins devia para o homem de negócio, João Stanley, residente em Lisboa em 1783.³⁷⁸ José Timóteo Pereira de Bastos devia para o mercador do Porto, João Ferreira e Filhos, em 1791.³⁷⁹ Outros, após terem acumulado cabedais como diretores, dirigiram-se para a metrópole. Depois de sua atuação como Diretor da CGPP, Antônio Pinheiro Salgado foi para Lisboa, mas continuou tendo negócio com a capitania de Pernambuco durante a

³⁷⁴ DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. *“As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”*, op. cit, p. 536.

³⁷⁵ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B, Livro de Notas, Cx. 19, liv. 83, f. 31-31v.

³⁷⁶ 1796, maio, 28, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interino da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre o requerimento do negociante do Reino, Antônio Ferreira de Mesquita, pedindo que obrigue Manoel Gomes dos Santos, negociante do Recife e seu antigo correspondente, a saldar dívidas da última remessa de gêneros que lhe fizera. Anexos: 15 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 193, D. 13288. A procuração para cobrar a dívida de Manuel Gomes dos Santos se encontra em: ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 155, f. 33-33v.

³⁷⁷ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 109, liv. 663, f. 16v-17.

³⁷⁸ ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 131, liv. 618, f. 82v - 83.

³⁷⁹ APEJE. CC. 05. f. 20v-21.

década de 1780 como atesta uma procuração sua.³⁸⁰ A mesma coisa aconteceu com o diretor Francisco Xavier Fetal.³⁸¹ Ou seja, mesmo com a acumulação que os pernambucanos tiraram dos capitais da CGPP ela não foi suficiente para que eles continuassem exclusivamente, por sua conta e risco, no negócio dos gêneros tropicais. Eles ainda acionavam os canais de financiamento metropolitano – de crédito e comissão – durante a década de 1780.

Os dados apresentados aqui apontam claramente para um crescimento da economia pernambucana durante o período da CGPP, tanto no fornecimento de crédito e fazendas como na produção açucareira que resultou. E, ao que tudo indica, a empresa monopolista foi bem sucedida em restringir a oferta de escravos no espaço de sua influência, principalmente ao limitar as saídas para outros portos. De quebra, ela ainda conseguiu otimizar os serviços de transporte. Esse cenário contrasta com assertivas recentes da literatura histórica – mas que são velhas nos debates sobre política econômica – de que o livre comércio resulta em eficiência e, portanto, num consequente crescimento econômico. Emily Erikson, por exemplo, argumentou que o empreendimento da coroa portuguesa na Índia, no século XVI, fracassou justamente por ser uma organização centralizada e que não deu espaço aos agentes privados.³⁸² Jeremy Baskes aventou a hipótese de que, se não fosse a guerra na década de 1790, a Espanha continuaria com sua política de livre comércio e atingiria eficiência econômica em algum momento próximo.³⁸³ Não está em questão desvalorizar os trabalhos citados, até porque não é esse o caso, uma vez que são de alta qualidade e foram de muita ajuda para os raciocínios desenvolvidos aqui. O ponto a se destacar é a não-universalização dos modelos econômicos para regiões e épocas distintas de suas matrizes de origem.³⁸⁴ Não se descarta a hipótese de que os autores estão corretos em suas análises, mas para o contexto luso

³⁸⁰ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 118, f. 46v-47.

³⁸¹ 1781, março, 6, Recife. PROCURAÇÃO de Francisco do Rego Barros passada a Francisco Xavier Fetal, João Capistrano de Maia e Francisco José da Fonseca, para que, em seu nome, procedam à cobrança das dívidas existentes em Lisboa. Obs.: m. est. AHU_ACL_CU_015, Cx. 139, D. 10317.

³⁸² ERIKSON, Emily. *Between Monopoly and Free Trade*, op. cit, p. 69-70.

³⁸³ Diz ele que “infelizmente, essa experiência com o liberalismo comercial foi duramente interrompida pelas guerras da Revolução Francesa e de Napoleão. Se a violência não tivesse interrompido prematuramente o regime do novo comércio teria sido possível ao império espanhol emergir mais dinâmico.” “A era do comércio livre foi muito breve”. “As condições não melhoraram muito depois da guerra de 1793”. “Talvez o comércio livre poderia ter, em último caso, fortalecido a economia espanhola...”. Cf. BASKES, Jeremy. *Staying Afloat*, op. cit, p. 277-278.

³⁸⁴ Como bem advertiu o sociólogo BOURDIEU, Pierre. *As estruturas sociais da economia*. Lisboa: Instituto Piaget, 2001, p. 23. E também como advertiu o economista BAIROCH, Paul. *Economics and world history. Myths and paradoxes*. Harvester Wheatsheaf, 1993, p. 164: “[...] não há ‘lei’ ou regra na economia que seja válida para todos os períodos da história ou para qualquer estrutura econômica”.

brasileiro – e para o pernambucano em específico - esses modelos parecem não ser os mais apropriados. Erika Dias muito bem lembrou que na época pombalina houve um misto de políticas de cunho monopolistas e de livre comércio atuando ao mesmo tempo.³⁸⁵ Ambos funcionaram em melhor ou pior grau. Isso sugere que talvez seja mais prudente trabalhar com um paradigma aberto a modificações do que com modelos teóricos muito rígidos, embora não se deva descartar os seus instrumentais metodológicos.

O parque produtivo açucareiro de Pernambuco sofreu sensíveis mudanças ao longo do século XVIII, ou pelo menos apresentou uma trajetória diferente da experiência baiana. Mas apesar de todos os percalços apresentados – com muitos engenhos trabalhando com poucos escravos e com açúcares de valor inferior – o desempenho econômico da capitania, olhando estritamente a produção do açúcar, foi de crescimento. A CGPP contribuiu significativamente para isso, sobretudo quando se leva em consideração os seus créditos investidos na capitania e a forma como organizou o tráfico de escravos e o transporte ultramarino. Isso foi alcançado à custa de distúrbios entre os principais setores sociais da época, os senhores e mercadores, assim como do descompasso entre a Direção e a Junta. Quando a CGPP acabou, cessaram também suas linhas de financiamento. Doravante, o fomento da produtividade açucareira voltaria a se ancorar em agentes particulares, agora sem as restrições de uma companhia monopolista. Mas mais do que isso, a entrada de capitais seria exponenciada por um novo produto de exportação, o algodão. Pontos explorados nos capítulos seguintes.

³⁸⁵ DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. *“As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”*, op. cit, p. 114.

Capítulo 4. A conjuntura pós-CGPP

A situação econômica da capitania de Pernambuco nos anos que sucederam a CGPP pode ser resumida tranquilamente numa palavra: algodão. Por 253 anos (desde a doação da capitania para Duarte Coelho em 1534 até 1787 quando as receitas de exportação do algodão superaram as do açúcar³⁸⁶) Pernambuco foi uma colônia onde a cultura da cana imperava. O *boom* algodoeiro viria, pela primeira vez na história, substituir o açúcar como produto chefe da capitania. Ilustrando isso, por volta de 1798, o governador de Pernambuco Tomás José de Melo escrevia que a cultura do algodão “tem feito dobrar a massa do comercio territorial” e que “o alto preço porque se vende, os avanços que resultaram ao agricultor e outras muitas circunstancias [...] fazem esquecer, ou mesmo estimar as outras plantações e lavouras.”³⁸⁷ Semelhantemente, por volta de 1806, a Mesa de Inspeção dizia que o algodão havia colonizado os sertões.³⁸⁸

O açúcar não perdeu sua importância durante esses anos. Ele continuou rendendo bons frutos aos mercadores e a coroa, principalmente nessa conjuntura de final de século em que os preços aumentaram. Da mesma forma as couramas (os diversos tipos de couros, crus ou curtidos) tiveram seu peso, claro que menor que o algodão e o açúcar, mas constituíram mercadoria sempre presente nos despachos. São desses três produtos, portanto (algodão, açúcar e couros) que se discorrerá daqui em diante.

O último quartel do século XVIII até a fuga da corte em 1807, é um período privilegiado para se intentar pesquisas de cunho mais econômico. Conflitos sociais entre mercadores e produtores parecem ter esmaecido por essa época, o que possibilitou uma maior sinergia entre os agentes sem o constrangimento daqueles atritos que figuraram na primeira metade do século XVIII e durante a administração da CGPP. É um período também que traz a vantagem da abundância de fontes. De 1780 a 1807, foi possível

³⁸⁶ Segundo a compilação dos mapas de carga, os valores do algodão, em réis, ultrapassam os do açúcar exatamente em 1787. Cf. Apêndice I – Tabela 1. IA. Mas segundo Valentim Alexandre, essa ultrapassagem do algodão sobre o açúcar só se deu em 1800. Cf. ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime Português*. Porto: Edições Afrontamento, 1993, p. 43.

³⁸⁷ 1798, janeiro, 10, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, informando seu parecer sobre a situação econômica da capitania de Pernambuco, fazendo um balanço da produção do açúcar e, do implemento de novas culturas, destacando a do algodão, de acordo como foi ordenado. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13658.

³⁸⁸ ANTT. Junta do Comércio, mç. 10 (cx. 38) Correspondência recebida das autoridades ultramarinas.

capturar boa parte do movimento de exportação da capitania de Pernambuco, incluindo as quantidades, os preços e os valores das mercadorias. Talvez o único fator de distúrbio que alterou esse cenário de calma sejam os conflitos externos, principalmente aqueles gerados pela Revolução Francesa, que apesar de embaralharem os circuitos mercantis e pedirem das instâncias metropolitanas reajustamentos no comércio ultramarino, ensejaram, ao mesmo tempo, um crescimento comercial que talvez só encontre paralelo com o século inicial da colonização.

Essa parte da pesquisa conta histórias de mercadorias, atendo-se as suas performances e também a outros fatores correlatos que cimentaram os seus desempenhos. Começa-se pelo algodão, depois o açúcar e as couramas. Discorre-se também um pouco sobre outros produtos que, embora de menor envergadura mercantil, eram pautas recorrentes nas exportações da capitania.

4.1. Algodão

Três fatores explicam a ascensão do algodão em Pernambuco. Primeiro a demanda externa. Por volta de finais da década de 1750, o governador Lobo da Silva, mesmo antes da CGPP, mandava produzir algum algodão na esperança de que produtores e comerciantes abraçassem a ideia e se animassem para disputar os mercados estrangeiros. O efeito foi nulo. Mesmo a CGPP, com todos os seus capitais, sua integração vertical na economia da capitania e, sobretudo, com a intenção declarada de diversificar a produção, só conseguiu exportar uma saca de algodão em 1764.³⁸⁹ O estímulo à produção e exportação de algodão veio da alta demanda que o mercado europeu exigia por volta do final da década de 1770 em diante. A produção começou com 21 sacas em 1777, 804 em 1779, movimento ascendente que não encontraria obstáculos até meados do século XIX.

O segundo fator que explica esse fenômeno algodoeiro foram os custos: “as despesas deste gênero não tem proporção alguma com as do açúcar, e por isso sempre o lavrador interessará mais nas culturas do algodão que na da cana,” disse o governador

³⁸⁹ 1764, março, 10, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], conde de Vila Flor e copeiro-mor, [Antônio de Sousa Manoel de Meneses], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado], remetendo pau-brasil, viveiros de pássaros e cartas vindos de Angola, prisioneiros holandeses da sublevação da nau Neyemburg, e letras referentes ao donativo. Anexos: 4 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 100, D. 7838.

Tomás José de Melo em 1798.³⁹⁰ Tendo em conta a pouca quantidade de escravos em Pernambuco e a pressão dos senhores de engenho para os manterem na atividade açucareira, grande parte da mão de obra disponível para a cultura do algodão veio do filão de trabalhadores livres dispersos pela capitania, o que não quer dizer que essa cultura não utilizasse o braço escravo.³⁹¹ Baixo custo de produção e trabalho barato, além da quase inexistência de capital inicial para tocar as plantações, incentivavam fortemente a sua propagação. O terceiro fator, que dispensa explicações, é o solo propício à cultura.

A intenção do governador, na década de 1750, de estimular a produção da fibra já era um indicativo de que esse produto estava chamando a atenção dos mercados e o pedido da Junta da CGPP, em 1772, para introduzir a cultura na capitania também. Logo no ano seguinte, em começos de 1773, a Direção dava boas notícias sobre os cultivos e falava que o algodão estava sendo cotado em 4.800 réis a arroba. A cifra era demasiado excessiva na visão da Junta, que recomendava comprar o algodão dos produtores por 3.600 réis. Mas mesmo com esse preço, o algodão pernambucano ficaria acima do praticado pela companhia do Grão Pará e Maranhão, cotado em 3.100 réis por arroba e acima do da Bahia, cotado em 2.880 réis por arroba. Além disso, a Junta advertia que não queria algodão com caroços,³⁹² orientação que persistiu mesmo depois do fim da companhia. Ainda era cedo para se imaginar a projeção que o algodão iria ter, mas provavelmente a Junta deveria estar preocupada em perder mercado pelo alto valor do produto. Isso, entretanto, não aconteceu. O algodão pernambucano sempre foi mais caro que o maranhense, talvez porque fosse de melhor qualidade, mas com certeza porque parte de sua produção derivava da mão de obra livre, mais cara frente aos escravos do Norte, e também porque ele era embarcado já descaroçado, o que agregava definitivamente mais custos à mercadoria. Pereira da Costa dá a entender que o descaroçamento do algodão era feito por meio de instrumentos imperfeitos, nomeadamente a bolandeira, que era uma das peças de moagem dos engenhos de açúcar

³⁹⁰ Ibidem. AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13658.

³⁹¹ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na capitania geral de Pernambuco (1700-1817)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004, p. 133-134. José Ribeiro Júnior chega a dizer, por isso mesmo, que a cultura do algodão era mais “democrática” que a cultura “senhorial” da cana de açúcar. Cf. RIBEIRO JÚNIOR, José. A economia algodoeira em Pernambuco. Da colônia à independência. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, 1, 2, set, 1981, p. 237.

³⁹² ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 250v-251 e 268.

e que também era empregada no serviço de “ralar a mandioca para o fabrico da farinha”.

393

O impulso que estimulou a produção do algodão na capitania tem muito mais a ver com a demanda externa do que com o incentivo das instâncias governativas ou das deliberações da CGPP. Da mesma forma, o estímulo não esteve ligado ao bloqueio das colônias britânicas na América do Norte, devido a guerra de independência. Isso porque, até mais ou menos 1780, o maior fornecedor de algodão para a Inglaterra, a grande demandante do produto, era o Mediterrâneo e as Índias Ocidentais britânicas. A América do Norte, apesar de produzir algum algodão, exportava muito pouco ainda, quase não figurando nas alfândegas da Inglaterra por essa época. Um dos fatores que fez crescer a importância do algodão do Brasil foi primeiro, os danos causados as plantações do Caribe por um forte furacão em 1780 e, segundo, devido aos bloqueios marítimos aos portos das Índias Ocidentais; este sim um fator ligado a guerra de independência das treze colônias, mas que não teve ligação alguma com produção de algodão das mesmas. Somente quando os ingleses derrotaram as forças hispânicas e francesas, em 1782, é que os fluxos mercantis se normalizaram.³⁹⁴

Após esse episódio, seria natural que o algodão brasileiro saísse de cena. Seria uma dedução lógica, pois observando o histórico do açúcar brasileiro, quando a produção internacional era bloqueada, por qualquer motivo, o açúcar das praças brasileiras ganhava mais projeção. O reverso também era verdadeiro, quando os concorrentes voltavam a normalidade, o açúcar brasileiro perdia lugar. Contudo, essa forma de raciocínio não funciona para o algodão, pelo menos não para esse momento. O algodão brasileiro não só não saiu da jogada como, pelo contrário, aumentou cada vez mais suas exportações. Isso, mais uma vez, é devido à grande demanda que produto exercia.

O efeito da demanda suplantava e tornava um problema menor a questão da concorrência entre os produtores das diferentes praças da América.³⁹⁵ Isso é comprovado não só pelas exportações de algodão de Pernambuco, como será mostrado mais à frente,

³⁹³ COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos. Vol. VII*. Recife: FUNDARPE, 1983, p. 238.

³⁹⁴ ELLISON, Thomas. *The cotton trade of Great Britain. Including a history of the Liverpool cotton market and of the Liverpool cotton brokers' association*. Londres, Effingham Wilson, Royal Exchange, 1886, p. 81-82.

³⁹⁵ EDWARDS, Michael M. *The growth of the British cotton trade, 1780-1815*. Manchester: Manchester University Press, 1967, p. 75: “...o sucesso da manufatura do algodão residia na habilidade dos plantadores em aumentar a quantidade e a qualidade do algodão em suas plantações, e assim mantendo as máquinas [na Inglaterra] funcionando”.

mas também pelos despachos maranhenses entre 1760-1807, devidamente coletados por Diego Martins. No caso do Maranhão, vê-se nitidamente que as exportações do produto quase não encontram obstáculos de crescimento até 1795.³⁹⁶ Mesmo quando a produção de algodão das Índias Ocidentais britânicas foi comprometida por causa das guerras, a Inglaterra tratou de conquistar novas ilhas no Caribe e conseguiu manter a oferta de algodão.³⁹⁷ Ainda na década de 1790 e com muita força depois de 1815, o algodão dos EUA também veio crescendo. Ou seja, esse foi um momento de tanta demanda pela matéria-prima, que todas essas regiões foram beneficiadas e viram aumentar a sua produção da fibra.

Pela década de 1780, a demanda por algodão na Inglaterra aumentou em grande parte por causa da quebra de patente do invento de Richard Arkwright em 1785, a *spinning frame* ou *water-frame*.³⁹⁸ Esse invento, que não exigia trabalho muito especializado, permitia uma transformação mais eficiente das fibras em linhas de algodão. E a alta demanda fez os preços do algodão oscilarem bastante. O algodão de Pernambuco negociado nos mercados britânicos era o mais caro, superando a fibra das Índias Ocidentais que eram as mais baratas, ficando o algodão do Maranhão como o segundo mais cotado. Essa hierarquia dos preços reflete como o algodão brasileiro era bem quisto na Inglaterra, justamente por ser um algodão de boa qualidade, utilizado em tecidos “finos” enquanto o algodão do Caribe era utilizado para fazer tecidos de qualidade reduzida. Isso, segundo Thales Pereira, foi uma das razões do porque a fibra brasileira cresceu tanto nos mercados britânicos.³⁹⁹ Ela propiciou aos algodoeiros ingleses o acesso aos mercados de luxo e da moda envoltos nas novas roupas de algodão. A fibra brasileira, portanto, alcançava os mercados de luxo, que embora mais reduzidos, praticavam altos preços. O algodão do Caribe atingia os mercados mais populares, que embora de menor valor, eram compensados pelas grandes quantidades vendidas.⁴⁰⁰ Mas ainda assim, uma das grande preocupações dos industriais era justamente a oferta de algodão, a qual, se continuasse naquelas pequenas proporções, iria dificultar o crescimento do setor. Nessa

³⁹⁶ MARTINS, Diego de Cambraia. *O tráfico de escravos nos rios da Guiné e a dinâmica da economia atlântica portuguesa (1756-1807)*. São Paulo: Universidade de São Paulo, dissertação de mestrado, 2015, p. 115.

³⁹⁷ PEREIRA, Thales A. Z. The Rise of the Cotton Trade in Brazil during the Industrial Revolution. *Department of economics, FEA-USP, Working Paper*, N° 2016-09, 2016, p. 13.

³⁹⁸ EDWARDS, Michael M. *The growth of the British cotton trade*, op. cit, p. 4-5.

³⁹⁹ PEREIRA, Thales A. Z. The Rise of the Cotton Trade, op. cit, p. 17.

⁴⁰⁰ EDWARDS, Michael M. *The growth of the British cotton trade*, op. cit, p. 84, 87, 94, 95 e 126.

época, o Caribe já não conseguia por si só atender a demanda dos manufatores e o Brasil foi se tornando um dos maiores fornecedores da matéria-prima para indústria inglesa.⁴⁰¹

Somente durante a década de 1780, e principalmente na década de 1790, é que o Sul dos Estados Unidos (nomeadamente, Carolina e Geórgia) começou a entrar como fornecedor de algodão para a Inglaterra. Essa alta oferta do produto deve ter estabilizado os preços na última década do século XVIII. No geral, a participação brasileira no total importado pela Inglaterra (frente aos outros produtores mundiais, como EUA, Mediterrâneo e Índias Ocidentais) foi de crescimento até a década de 1810-1820. Por outro lado, as exportações do algodão para a Inglaterra, do Brasil, tiveram um desempenho de crescimento quase constante até a década de 1880.⁴⁰² De todo o algodão que a Inglaterra importava, 40% provinha do Brasil entre 1791 a 1801.⁴⁰³

Entre 1796 a 1801 a Grã-Bretanha foi a maior compradora de algodão de Portugal, “absorvendo mais de dois terços das exportações portuguesas” da fibra. Em grande medida, isso aconteceu graças ao conflito militar. Entre 1793/95 a 1801, França e Portugal, devido a conjuntura de guerra, mantêm relações comerciais praticamente “nulas”. Em 1801 veio a trégua – após o conflito da “guerra das laranjas” – com o tratado de Madri. A partir daí, Portugal contou com mais um comprador de peso, o que fez alargar ainda mais as reexportações de produtos brasileiros. A volta da França não se refletiu num aumento da produção de algodão em Pernambuco e nem em alterações nas flutuações dos preços imediatamente. Na verdade, de 1802 para 1803, há uma queda de produção. O crescimento se deu, por outro lado, em 1805, o ano que registra os maiores valores exportados pela fibra.⁴⁰⁴ Os preços, por sua vez, se mantêm estáveis entre 1800 a 1805, caindo em 1806 e 1807. Essa estabilização e queda se deveram ao grande consumo na Inglaterra pela matéria-prima e pela grande oferta das Índias Ocidentais.⁴⁰⁵

A volta da França como compradora da fibra deve ter facilitado, sobretudo, as condições de venda, já que ela, também engajada no processo industrial, tinha como principal cobiça o algodão. O interesse era grande, já que as importações da fibra pela

⁴⁰¹ ELLISON, Thomas. *The cotton trade of Great Britain*, op. cit, p. 83.

⁴⁰² Ibidem, p. 85-86

⁴⁰³ PEREIRA, Thales A. Z. *The Rise of the Cotton*, op. cit, p. 2.

⁴⁰⁴ Inclusive, o ano de 1805 foi o ápice das exportações (em valores) pernambucanas, comparada com outras regiões brasileiras. A capitania chegou a ultrapassar a Bahia e o Rio de Janeiro, ficando em primeiro lugar. Cf. ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 210.

⁴⁰⁵ PEREIRA, Thales A. Z. *The Rise of the Cotton Trade*, op. cit, p. 3.

França ultrapassaram as importações realizadas pelos ingleses entre 1804 a 1807.⁴⁰⁶ Mas a euforia industrial francesa por meio do algodão, logo teria seus dias de dificuldades. Entre 1790 a 1810 o consumo de algodão pela indústria inglesa aumentou quatro vezes, sendo que aumentou três vezes para a indústria francesa. E quando a guerra acabou em 1815, a indústria do algodão no continente europeu “foi severamente atingida pela competição [da ilha] britânica”. Mesmo antes, “durante a década de 1790, a produção industrial francesa [como um todo] colapsou” e uma das principais razões disso foram os bloqueios que os britânicos realizaram com o fechamento de alguns portos. O impacto dessas intervenções foi tão grande que só em 1800 a França conseguiu atingir 60% da produção industrial que tinha nos anos pré-1789.⁴⁰⁷

Outra parte das exportações de algodão do Brasil ficava na metrópole para servir a indústria manufatureira nacional.⁴⁰⁸ Aliás, a exportação mais valiosa que Portugal realizava para o Brasil nessa época era de tecidos de algodão. O Inspetor das Reais Fábricas em Portugal dizia, em 1806, que o algodão de Pernambuco é o que tem a “primazia em as nossas praças e na dos estrangeiros.”⁴⁰⁹ Isso se explica por dois motivos. Primeiro, Portugal tinha a facilidade de ter um fornecedor de matéria-prima em abundância, o Brasil. E, segundo, Portugal tinha privilégios, de vez que protegia os tecidos de algodão dos congêneres estrangeiros, ganhando mercados (o brasileiro e o português) sem se preocupar com a concorrência. A mesma coisa não pode ser dita dos tecidos de linho, que eram suscetíveis à concorrência externa.⁴¹⁰ O algodão, então,

⁴⁰⁶ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*, op. cit., p. 35.

⁴⁰⁷ CROUZET, François. “Wars, blockade and economic change in Europe, 1792-1815.” *The Journal of economic history*. Vol. 24. N.º 4, 1964, p. 585 e 578.

⁴⁰⁸ Desde a época de Pombal, o fomento a manufatura – não só de algodão – era uma das principais preocupações. O Estado português foi providencial nesse sentido, aliás como em todas as reformas pombalinas. “Destaca-se o papel de um dos seus organismos, a Junta do Comércio, que supre a ausência de bancos no Portugal de setecentos. A política deliberadamente nacional levada a cabo na segunda metade do século XVIII, fazendo aparecer unidades manufatureiras de certo peso, foi impelida de cima através da Junta do Comércio [...]”. Cf. MOREIRA, José da Silva. Desenvolvimento industrial e atraso tecnológico em Portugal na segunda metade do século XVIII. In: SANTOS, Maria Helena Carvalho dos. *Pombal Revisitado*, vol. II. Lisboa: Editorial Estampao, 1984, p. 26. Não é de se menosprezar o movimento industrialista da regência Josefina, já que “entre 1770 e 1778, a Junta de Comércio ajudou a instalar mais de 71 manufaturas dedicadas aos mais diversos ramos: ‘refinarias de açúcar, metalurgia, malhas, chapéus, têxteis, cerâmicas, roupas, papeis, quinquilharias, vidro, etc.’”. Cf. SERRATH, Pablo Oller Mont. *O Império Português no Atlântico. Poderio, Ajuste e Exploração (1640-1808)*. São Paulo: Universidade de São Paulo [tese de doutorado], 2013, p. 244. A industrialização viria a ganhar mais corpo com a administração de Rodrigo de Souza Coutinho.

⁴⁰⁹ Informação do Inspetor das Reaes Fabricas Pedro de Mariz de Sousa Sarmento, sobre a qualidade do mesmo algodão e as aplicações que poderia ter. Lisboa, 21 de abril de 1806. ALMEIDA, Eduardo de Castro e. *Inventário dos documentos*. op. cit. doc. 27.594.

⁴¹⁰ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*, op. cit., p. 49. Jorge Pedreira conta que foi só por volta de 1775 que a indústria transformadora do algodão (de fiação e de estamparia) começou a atuar com

introduziu uma característica original na economia portuguesa, habilitando o aproveitamento nos dois sentidos dos fluxos coloniais, fenômeno que José Arruda denominou de “novo padrão de colonização”.⁴¹¹

Voltando para Pernambuco, o algodão nos seus primórdios foi incentivado pela CGPP a ser produzido nas regiões ao Sul, mais especificamente em Alagoas e Penedo, em finais da década de 1770. A companhia se comprometia, por meio de comissários, a pagar os produtores da fibra.⁴¹² Mas foi nas áreas ao Norte e a Oeste de Recife – algumas adentrando longamente no sertão – que a cultura ficou famosa: Pau do Alho, N. S. da Luz, São Lourenço da Mata, Tracunhaém, Nazareth, Limoeiro, Santo Antônio da Mata, Bom Jardim, Taquaritinga, Brejo da Madre de Deus e Paraíba.⁴¹³

Depois do fim da CGPP, os mercadores e seus agentes – os caixeiros – compravam as fibras diretamente dos produtores. Entretanto, Palacios afirma que em 1804 apenas seis indivíduos, que eram os proprietários das prensas de algodão, “dominavam toda a estrutura de comercialização” do produto e que pela ação de atravessadores conseguiam estipular preços monopolistas, ceifando a participação de outros negociantes. Esse fato rendeu uma reclamação de 32 negociantes do porto do Recife em 1808.⁴¹⁴ Um dos monopolistas do prensamento do algodão era José Maria de Vasconcelos e Bourbon, que recebeu em 1804 o privilégio – por dez anos - de só ele utilizar o seu invento de descaroçar e prensar os algodões, muito mais eficientes que os demais existentes na capitania.⁴¹⁵

rigor em Portugal, principalmente no litoral. Lisboa reunia a maior parte dos estabelecimentos industriais de transformação do algodão. Mas, pese embora essa opção pelo litoral, “a arquitetura do tecido industrial” português “caracteriza-se pela dispersão, pelo predomínio do trabalho doméstico e das pequenas oficinas”. No geral, o surto industrialista português de finais do século XVIII, não deixando de se assentar nas pequenas produções dispersas pelo interior do país, encontrava nos espaços litorâneos, mais perto dos portos e dos capitais dos negociantes, uma nova localidade para os empreendimentos. Jorge Pedreira ainda afirma que o aumento da população no Brasil, e por conseguinte o aumento da sua demanda, foi um dos fatores que fez aumentar as indústrias portuguesas no litoral. Cf. PEDREIRA, Jorge. *Estrutura industrial e mercado colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: Difel, 1994, p. 96, 98, 137, 256 e 279. Sobre a industrialização portuguesa no século XVIII conferir também o clássico estudo de MACEDO, Jorge Borges de. *Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII*. Lisboa: Quero, 1982, p.181, 198, 225, 226, 230 e 231.

⁴¹¹ ARRUDA, José Jobson de Andrade. Decadência ou crise do Império luso-brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII. *Revista USP*, São Paulo, n. 46, pp. 66-78, junho/agosto 2000. Ibidem. *Decadence or Crisis in the Luso-Brazilian Empire: A New Model of Colonization in the Eighteenth Century*. *Hispanic American Historical Review*, November 2000 80(4).

⁴¹² PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*, op. cit, p. 137.

⁴¹³ Ibidem, p. 138. Para uma descrição mais detalhada das regiões produtivas de Pernambuco, cf. o Apêndice XIX.

⁴¹⁴ Ibidem, p. 173.

⁴¹⁵ [ant. 1804, outubro, 20]. REQUERIMENTO de Manoel José da Silva Castro ao príncipe regente [D. João], pedindo para se juntar o seu requerimento ao dos negociantes de Pernambuco, para que na

Plantado, o algodão demorava cerca de 10 meses para florir e mais um mês para ser colhido. O produtor ou o vendia com caroço ou ele mesmo realizava o processo de descaroçamento. O transporte era realizado por terra – nos lombos dos animais – ou por rios e mar – nas barcas –, até chegar ao Recife. O deslocamento do produto até o porto poderia ficar por conta do plantador, chamado de matuto, ou de algum negociante que havia comprado o algodão na origem. Chegado ao porto, o algodão deveria ser pesado, prensado e taxado, para só depois partir para o reino.⁴¹⁶ Sobre o produtor também recaía o dízimo.

Escravos, trabalhadores jornaleiros e a agricultura familiar se dedicavam ao plantio da nova fibra.⁴¹⁷ Embora a cultura do algodão abrisse espaço para o emprego de trabalhadores livre, seja por jornada ou na órbita da economia doméstica, o trabalho compulsório também era utilizado. Dizia-se que um escravo na produção de algodão rendia três vezes mais do que renderia na produção açucareira.⁴¹⁸

A falta de fiscalização em cima do novo produto de exportação foi motivo de reclamações principalmente de comerciantes e de agentes da coroa. Para aumentar seu peso, produtores ou até ensacadores metiam objetos nas sacas. Uma proposta de 1788, de negociantes de Lisboa visava contornar a fraude por meio da Mesa de Inspeção do açúcar. Nela, propunham os negociantes, seriam chamados mais dois funcionários para fiscalizar a composição das sacas.⁴¹⁹ Reclamações como essa foram recorrentes durante esse período. Só em janeiro de 1800, com a criação da alfândega do algodão, é que se fez certo acato a proposta de enrijecer a fiscalização em torno da fibra. O método para tal era semelhante ao aplicado na fiscalização do açúcar, um negociante e um plantador de algodão arbitrariam sobre a matéria.⁴²⁰ Tollenare, escrevendo em 1817 sobre a inspeção

possibilidade de se transformar o comércio do algodão em monopólio, se privilegie o suplicante e seus sócios, devido aos equipamentos e máquinas que possuem e que agilizam o processo de desencaroçar e ensacar o algodão. Anexos: 4 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 251, D. 16832.

⁴¹⁶ Cf. RIBEIRO JÚNIOR, José. A economia algodoeira em Pernambuco, *op. cit.*, p. 237 - 239.

⁴¹⁷ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*, *op. cit.*, p. 159-160.

⁴¹⁸ 1787, maio, 20, Recife. OFÍCIO do ouvidor da capitania de Pernambuco, Antônio Xavier de Moraes Teixeira Homem, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, informando o estado do prédio atual da Alfândega, da produção do algodão, da necessidade de uma leprosaria, dos esforços da população para se construir uma, e da criação de uma Roda dos Expostos. AHU_ACL_CU_015, Cx. 159, D. 11475.

⁴¹⁹ [post. 1788]. REQUERIMENTO dos negociantes da praça de [Lisboa] à rainha [D. Maria], pedindo a criação da Junta de Inspeção do Algodão para a capitania de Pernambuco, a exemplo da capitania do Maranhão, ou que se destine dois inspetores da Junta do Açúcar para fiscalizar o comércio e transporte de algodão na dita capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 166, D. 11847.

⁴²⁰ 1800, julho, 23, Recife. OFÍCIO (1ª via) da Junta Governativa da capitania de Pernambuco ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, informando seu parecer a respeito do

do algodão, admitia seu caráter de fiscalização, porém lamentava que com o correr dos anos e o incrível crescimento econômico da capitania, “a repartição foi se relaxando e degenerou em um simples escritório de verificação para o pagamento do imposto do dízimo. Contramarcavam ali, quase sem exame, todas as sacas com a marca de primeira qualidade”.⁴²¹ Por volta de 1804 existiam três tipos de algodão que eram negociados no reino e no estrangeiro: o superior, o médio e o ínfimo.⁴²² Mas essas classificações não aparecem nas fontes coloniais.

A ascensão econômica da fibra chamou atenção dos organismos régios que tentaram subtrair daí novas rendas para os cofres públicos ou para despesas pontuais. Até 1798, o único imposto que recaía sobre o algodão era o dízimo. O governador na época – assim como seus predecessores - propunha que o algodão pagasse mais um imposto, o do subsídio, e recomendava que fosse de 400 réis por arroba de algodão. Bem maior que as 60 arrobas de subsídio que o açúcar era taxado na época. Era natural que fosse assim, uma vez que o preço do algodão era muito maior que o do açúcar.⁴²³ Mas só em 1800 que a fibra aparece sendo taxada em 160 réis por arroba para o subsídio mercantil.⁴²⁴ Esse era o único imposto que recaía sobre os mercadores. O contrato teve um crescimento significativo em apenas dois anos. Segundo os levantamentos de Érika Dias, foram de 16 contos em 1800 para 28 contos em 1802.⁴²⁵

requerimento de Francisco José Rodrigues Sete, em que pede o ofício de inspetor do Algodão, ou de guardamora da Alfândega do Algodão. Anexos: 4 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 219, D. 14799.

⁴²¹ COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos, 1740-1794. Vol. VI*. Recife: Arquivo Público Estadual, 1954, p. 83.

⁴²² ANTT. Junta do Comércio, mç. 10 (cx. 38) Correspondência recebida das autoridades ultramarinas.

⁴²³ 1798, janeiro, 10, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, informando seu parecer sobre a situação econômica da capitania de Pernambuco, fazendo um balanço da produção do açúcar e, do implemento de novas culturas, destacando a do algodão, de acordo como foi ordenado. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13658.

⁴²⁴ 1800, novembro, 4, Recife. OFÍCIO (2ª via) do desembargador e ouvidor-geral José Joaquim Nabuco de Araújo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as determinações a respeito da inspeção do algodão da capitania do Ceará, e aprovando as providências tomadas sobre a cultura dos carrapatos e do seu azeite, a cultura da mandioca, a construção e conservação de pontes e estradas, e enviando o mapa do rendimento do subsídio do algodão. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 221, D. 14938.

⁴²⁵ DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “*As pessoas mais distintas em qualidade e negócio*”: a Companhia de Comércio e as relações políticas entre Pernambuco e a Coroa no último quartel de setecentos. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, tese do doutoramento, 2014, p. 530. Para uma pesquisa específica sobre os vários contratos régios – não só os de Pernambuco - arrematados no Conselho Ultramarino durante o século XVIII, cf. PAIVA, André Filipe de Mello e. *O império da fiscalidade: um estudo serial das conjunturas fiscais do Atlântico português (1720-1807)*. São Paulo: Universidade de São Paulo [dissertação de mestrado], 2016.

A respeito das taxas, é muito sugestiva uma representação feita por mercadores no começo da década de 1790. Alguns negociantes de Pernambuco escreviam que a cultura do algodão era feita “por uma parte dos homens pobres” e que seu “produto é quase todo exportado para as nações estrangeiras, em cujos mercados ainda não pode conseguir um preço constante e sem as variações violentas que se tem visto em tão pouco tempo.” Segundo eles, a cultura se apoiava no “trabalho do lavrador” e na “indústria e risco do comerciante”. Os mesmos negociantes, que financiavam as produções, pretendiam persuadir a rainha de que um donativo de 30 réis por arroba de algodão, cobrado dos lavradores para a construção de um hospital em Pernambuco era injusto, já que penalizaria somente a cultura do algodão e deixaria os senhores de engenho e outros negociantes isentos de tal fardo. É obvio que esses negociantes não estavam se solidarizando com os lavradores de algodão. Sabiam que o ônus do imposto recairia sobre eles também. Mais do que isso, o argumento dos negociantes indica uma leve diferenciação de grupos decorrente da própria cultura da fibra. Não só uma diferenciação com os lavradores pobres, mas também com os senhores de engenhos e com o grupo mercantil do açúcar. Os negociantes de algodão não achavam justo que só uma parte da “sociedade” contribuísse com o imposto, e justamente a parte mais pobre, de vez que todo o restante da população se beneficiaria com o hospital. Diziam que o donativo deveria ser oferecido “pelos mais ricos e mais poderosos, pelos senhores de engenho de açúcares e alguns grandes negociantes do país.” E continuavam a crítica aos velhos ricos, no que talvez seja um dos mais claros sinais de como o algodão cavou uma distinção social totalmente nova em Pernambuco, dizendo que eram

“indivíduos cuja riqueza e grandes cabedais só se mostram para a ostentação de demarcado luxo, quase sempre arruinados do patrimônio de seus filhos e dos bons costumes das suas famílias, [...] homens ricos, pródigos de suor pobre, e avarentos ainda do supérfluo que lhes superabunda das suas riquezas, levados ou de uma vergonhosa lisonja ou de um excesso de avareza e desumanidade [...]”⁴²⁶

No entanto, não se deve levar muito longe essa diferenciação dos grupos. Alguns negociantes que manejavam o algodão também se dedicavam ao comércio do açúcar. Pode-se muito bem entender essa representação dos negociantes do algodão como apenas

⁴²⁶ ANTT. Junta do Comércio, mc. 10 (cx. 38) Correspondência recebida das autoridades ultramarinas. É um documento sem data, mas a ideia da construção do hospital é, provavelmente, de 1792, segundo alguns documentos avulsos do AHU.

uma retórica para não pagarem o imposto. A separação dos grupos mercantis do açúcar e do algodão poderia não ser tão rígida assim. Contudo, não deixa de ser fascinante os apontamentos feitos por esses mercadores do algodão ao se diferenciarem dos seus congêneres açucareiros. Isso também poderia ser um sinal de que existia algum grau de separação entre esses grupos.

O que claramente comprova uma diferença entre os mercadores de açúcar e de algodão eram nos modos de financiamento e monitoração. A diferença crucial era que os mercadores do algodão tinham um comando maior sobre as cadeias produtivas, porque financiavam os lavradores, setor de projeção política inexistente. E os capitais - que deveriam se resumir em pagar a mão de obra, talvez o aluguel ou o custo operacional de se manter algumas terras e desembolsos com ferramentas - eram pequenos perto dos capitais exigidos pela indústria açucareira. Por sua vez, os mercadores do açúcar, apesar de também financiarem as produções dos senhores, lidavam com um grupo tradicionalmente poderoso e que tinha maior margem de manobra para se esquivar do controle mercantil, se é que esse controle de fato existia por essa época, pois aquelas querelas envolvendo execuções de dívidas dos senhores pelos mercadores – rubricadas nas provisões da primeira metade do século XVIII – deixaram de existir no pós CGPP.

O algodão talvez trouxe ganhos indiretos ao setor açucareiro. Primeiro, como fundamentou Palacios, a produção do algodão invadiu espaços originalmente vinculados a produção de açúcar; entretanto, numa medida que não é possível conhecer.⁴²⁷ A essa ideia, acresce-se a hipótese da redução do crescimento global dos engenhos, por volta de 1780 em diante⁴²⁸, a qual possibilitaria aos produtores de açúcar a diminuição de concorrentes e mais oferta de escravos. O segundo fator indireto que provavelmente favoreceu o setor açucareiro tem a ver, essencialmente, com a oferta de fazendas importadas na capitania para a compra do algodão. O algodão era cerca de três vezes mais caro que o melhor açúcar produzido em Pernambuco, o branco fino, o que fazia os mercadores ofertarem maiores quantidades de fazendas para efetuarem as trocas. Essa

⁴²⁷ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*, op. cit, p. 155: “[...] o algodão estava provocando uma revolução indiscriminada e fundamental na estrutura produtiva secular da região, pois deslocava a cana de açúcar e determinava a conversão de alguns antigos engenhos em grandes e florescentes plantações algodoeiras [...]” Esse movimento, ainda segundo Palacios, foi mais forte na Paraíba.

⁴²⁸ É impossível saber se houve crescimento, diminuição ou estagnação do número de engenhos a partir de 1780. Sabe-se que nesse ano Pernambuco tinham 390 engenhos e por volta de 1818 teria mais de 500. Isso comprova um crescimento no decurso de 38 anos, mas dentro desse período, desconhece-se as flutuações. Cf. Tabela 1.2. e página subsequente.

maior oferta de mercadorias faz crer que o setor açucareiro também foi beneficiado, pois teoricamente, os preços devem ter baixado em alguns momentos. Mas, como será demonstrado mais à frente, mesmo com uma oferta de fazendas tão grande comparada a períodos anteriores, Pernambuco chegou ao fim do século XVIII como uma capitania superavitária com o reino, ou seja, exportava mais do que importava. Isso foi agravado pela prática de alguns mercadores em estocarem e especularem com as fazendas, dando-lhes preços muito maiores. Mas foi contornada, em alguma medida, pelas remessas de ouro de Portugal para equilibrar a balança comercial com a capitania.

O algodão, açúcar e couramas eram os principais produtos da capitania, de acordo com o Gráfico 4.1. Durante 1780 a 1807 corresponderam a mais de 95% dos valores exportados. O destaque, como vem se argumentando, fica por conta das remessas da fibra que puxaram para cima os totais despachados, por si só um fenômeno assinalável, já que destoa o açúcar de sua tradicional posição cimeira.

Gráfico 4.1. Receitas das exportações, em reis, de Pernambuco (1780 a 1807)

Fontes: Apêndice I – Tabela 1. IA.

Nos 27 anos que compreendem 1780 a 1807, e separando apenas os três principais produtos da capitania, surpreende a parcela preenchida pelas exportações de algodão, respondendo por 50% das remessas (15.285.140.174 réis), enquanto que o açúcar

respondeu por 34% (10.265.047.978 réis) e as couramas por 16% (4.944.815.060 réis), conforme evidencia o Gráfico 4.2.

Gráfico 4.2. Proporção, em reis, das exportações de algodão, açúcar e couramas (1780 a 1807)

Fontes: Apêndice I – Tabela 1. IA.

Aparentemente, o algodão desconhecia qualquer tipo de diversificação, ao contrário do que ocorria com o açúcar. A fibra era unicamente embarcada em pluma,⁴²⁹ já descaroçada. Ela não era embarcada em rama - com caroços - como era prática no algodão exportado pelo Maranhão.⁴³⁰ O algodão chegado a Lisboa sofria um acréscimo de preço devido aos custos de deslocamento. Mas esse acréscimo na metrópole nem se comparava com os rendimentos auferidos nos mercados europeus que mais necessitavam da fibra. Em 1796, segundo José Ribeiro Júnior, o seu preço em Pernambuco era de 5.800 réis por arroba – cifra quase idêntica as coletadas aqui -, em Lisboa chegava 7.500 réis e na Holanda alcançava 12.746 réis.⁴³¹

⁴²⁹ 1798, maio, 14, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as recomendações para se usar bois e arados para cultivar as terras, enviando uma breve descrição dos métodos do cultivo da terra manipulação dos gêneros que se exportam daquela capitania. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 202, D. 13809. Era utilizada uma espécie de engenho com cilindros para descaroçar o algodão.

⁴³⁰ Para o algodão do Maranhão, cf. MARTINS, Diego de Cambráia. *O tráfico de escravos nos rios da Guiné, op. cit.*, p. 116.

⁴³¹ RIBEIRO JÚNIOR, José. A economia algodoeira em Pernambuco, *op. cit.*, p. 240.

Gráfico 4.3. Preço do algodão em Pernambuco, em reis, com linha tendencial (1780 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 14. IA.

A evolução dos preços do algodão em Pernambuco, vistas no Gráfico 4.3., pode guardar algumas semelhanças com a oferta do produto nos mercados europeus. Recorde-se que o algodão dos Estados Unidos entra fortemente no cenário na década 1790. Essa grande oferta deve ter ajudado a estabilizar os preços por essa época, destoando do cenário quase caótico de flutuações da década de 1780. Junto a isso, e talvez mais importante ainda, a saída da França como compradora do algodão brasileiro em 1793, pode ter dado maior margem de manobra para que o mercado britânico ditasse os preços como melhor entendesse, por isso a estabilização. A brusca queda de 1788 para 1789 em Pernambuco talvez fosse um efeito retardado da baixa dos preços na Inglaterra em 1787. Uma depressão que durou até 1789. Mas desse ano até 1792, a conjuntura foi favorável, o que fez os preços em Pernambuco acompanharem a euforia dos fabricantes britânicos.⁴³²

A fibra era armazenada e transportada em sacas, mas o cálculo de seu preço era por arroba, assim como o do seu frete. E, semelhantemente ao caso do açúcar, poderia haver má intenção dos produtores, que botavam pedras nas sacas ou não descarregavam corretamente o algodão para aumentar o seu peso.⁴³³ Durante quase todo o período ficou

⁴³² EDWARDS, Michael M. *The growth of the British cotton trade*, op. cit, p. 10-11.

⁴³³ 1787, maio, 20, Recife. OFÍCIO do ouvidor da capitania de Pernambuco, Antônio Xavier de Moraes Teixeira Homem, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, informando o estado do prédio atual da Alfândega, da produção do algodão, da necessidade de uma leprosaria, dos esforços da população para se construir uma, e da criação de uma Roda dos Expostos. AHU_ACL_CU_015, Cx. 159, D. 11475.

estabelecido que numa saca deveriam constar cerca de 4 arrobas de algodão e, empiricamente falando, isso é demonstrado na Tabela 4.1.

Tabela 4.1. Arrobas por saca de algodão, anos selecionados

Ano	Arrobas por saca
1781	2,81
1786	4,14
1791	4,14
1796	4,15
1801	4,02
1806	4,06

Fonte: Mapas de carga no Apêndice I.

4.2. Comparações entre o algodão e o açúcar

Apesar da alta relevância do algodão, em termos de valores exportados (em réis), o açúcar demandava uma produção muito maior. Isso implica que a produção açucareira requisitava mais terras e, também, mais espaços nas embarcações. Observando as exportações de 1801, tira-se o seguinte: 634.835 arrobas de açúcar renderam mais de 620 contos, enquanto que 152.997 arrobas de algodão renderam a incrível soma de 1.057 contos. Com apenas 24,10% de produção, medido em arrobas, o algodão rendia 42%, em réis, mais que o açúcar. Comparando as exportações, em arrobas, dos dois produtos essa relação fica mais explícita, como mostra o Gráfico 4.4. De toda forma, o aumento da produção do algodão requisitava mais áreas cultiváveis e somando a já extensa área coberta pela plantação de açúcar resultou que culturas de subsistência, como a mandioca, enfrentaram sérias dificuldades de escassez por essas épocas, fenômeno agravado ainda mais pelas secas recorrentes.⁴³⁴

⁴³⁴ Para uma visão mais acurada das crises de subsistência, cf. PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*, op. cit., p. 139, que cita os seguintes dizeres do governador Thomas José de Mello (1787-1798): “A ruína da plantação de mandioca nesta Capitania é da mesma data que a introdução da cultura do algodão.” Cf. também MELLO, Evaldo Cabral de. *A outra independência. O federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo: Editora 34, 2014, p. 33: “A rentabilidade do algodão reduzira a produção local de farinha de mandioca, aumentando o volume importado daquelas províncias, sem falar em que, com o aniquilamento da produção de carne do Ceará, que supria a capitania até os anos setenta do

Gráfico 4.4. Exportação de açúcar e algodão, em arrobas (1755 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 1.IA.

Comparar os preços dos açúcares com os preços do algodão também revela novas pistas para se entender a produção e exportação dos dois produtos. A produção açucareira era mais diversificada que o algodão. Para se ter uma ideia, Antonil informava 4 tipos de açúcares para Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro em 1710.⁴³⁵ Contrasta nitidamente com o contexto final do século XVIII. De 1780 a 1807, com exceção do Rio de Janeiro que manteve os 4 tipos de açúcares, houve uma considerável diversificação, produzindo a Bahia 13 tipos de açúcares e Pernambuco 9.⁴³⁶ Ter vários tipos de açúcar facilitava as vendas. Um leque maior de opções infiltrava com maior facilidade os nichos de mercado (tanto do ponto de vista do gosto como do preço) e faziam a formação de estoques menos provável.

século XVIII, passara-se a importar charque gaúcho.” Sobre a maior integração do Rio Grande do Sul como fornecedor de alimentos para o Nordeste, cf. MENZ, Maximiliano M. *Entre impérios. Formação do Rio Grande na crise do sistema colonial português (1777-1822)*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 116-117.

⁴³⁵ ANTONIL, Andre João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Lisboa: na Officina Real Deslandesiana, 1711, p. 96.

⁴³⁶ Mapas de embarcações depositados no AHU para as capitanias do Rio de Janeiro e Bahia.

Figura 4.1. Organograma dos tipos de açúcares⁴³⁷, formas de armazenamento e unidade de medida (1780-1807)

Fonte: Mapas de carga no Apêndice I – Tabela 5.IA a Tabela 13.IA.

O organograma acima apresenta a relação dos tipos de açúcar segundo a sua qualidade, dos açúcares brancos superiores aos inferiores mascavados. A documentação dos mapas de carga utilizadas para construir esse esquema começam, em 1780, com 4 tipos de açúcares: branco fino, branco redondo, branco baixo e mascavado. As mesmas classificações ventiladas por Antonil setenta anos atrás. A diversificação ocorreu de forma rápida. Já em 1785 aparecem os açúcares de tipo branco redondo baixo, branco retame e branco broma (esses dois últimos derivações inferiores do açúcar mascavado) e no ano seguinte, em 1786, aparecem nos mapas de carga os açúcares de tipo branco redondo fino. Por fim, em 1800, se registra pela primeira vez o açúcar de tipo branco baixo inferior. Os açúcares branco baixo inferior, branco retame e branco broma foram os que tiveram vida mais curta e apresentaram performances bem acanhadas durante o período.⁴³⁸ Os tipos de açúcares, ou a qualidade dos açúcares, são difíceis de serem qualificados, uma vez que a documentação dos mapas de carga não oferece maiores detalhes qualitativos. Mas, na ordem em que se apresentam, segue-se que o branco fino é o de melhor qualidade e geralmente o que tinha o maior preço e o branco broma o mais

⁴³⁷ As abreviações (na verdade as marcas dos açúcares) são informadas nos próprios mapas de carga.

⁴³⁸ É importante fazer uma ressalva. Não é possível ainda saber o porquê, mas essas classificações do ano de 1780 não eram utilizadas pela CGPP. A companhia utilizava apenas duas classificações para registrar os açúcares: o branco e o mascavado. Talvez a atuação mais efetiva da Mesa de Inspeção, logo após o fim do monopólio, tenha contribuído para um esforço em classificar de forma mais exata, para os mercados europeus, os tipos de açúcares despachados.

inferior e o de menor preço. A qualidade e o preço do açúcar estavam condicionados pela sua produção como claramente expôs Schwartz.⁴³⁹

A Tabela 4.2. demonstra que as exportações de açúcar branco redondo (terceiro açúcar mais caro) e branco baixo (quinto açúcar mais caro) corresponderam a metade das arrobas e valores totais despachados entre 1780 e 1807. O melhor açúcar produzido, o branco fino, ficou em quinto lugar nas exportações, e é interessante notar o grande número de fechos despachados com essa marca. Isso indica que os mercadores, em decorrência do alto valor desse açúcar, preferiam unidades de armazenamento menores. O mascavado, sétimo açúcar mais caro, tinha maior saída que o branco fino, porém suas exportações, em réis, eram menores. Constatações que tornam evidentes a preferência dos mercados, e dos mercadores por extensão, por aqueles açúcares de preço médio, nem tão caros, nem tão baratos. Convidam, também, a refletir sobre as tradicionais referências aos açúcares fino e mascavado, ventilados pela historiografia como os melhores indicadores da econômica açucareira.

Tabela 4.2. As maiores exportações de açúcar em arrobas (1780 a 1807)

Açúcares	Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arrobas	Soma(réis)
Branco Redondo	72.560	4.160	2.128	3.467	3.013.955	3.549.531.747
Branco Baixo	59.859	1.637	158	3.304	2.427.941	2.279.631.600
Branco Redondo Baixo	35.314	788	149	1.935	1.517.416	1.604.727.746
Mascavado	35.082	621	30	18	1.507.083	849.001.535
Branco Fino	24.547	2.461	5.896	116	1.076.380	1.413.199.324
Branco Redondo Fino	6.755	436	349	148	292.463	404.903.200
Branco Baixo Inferior	3.903	38	550	18	165.177	151.229.115
Branco Retame	491	3			442.601	12.117.261
Branco Broma	49				2.159	706.450
Totais	238.560	10.144	9.260	9.006	10.445.175	10.265.047.978

Fonte: Mapas de carga no Apêndice I – Tabela 5.IA a Tabela 13.IA.

⁴³⁹ SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos. Engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Cia das Letras, 2011, p. 112: “Conforme o grau de brancura, classificava-se o açúcar em fino, redondo ou baixo.”

O movimento dos preços do açúcar, como demonstra o Gráfico 4.5., claramente apontam para uma estabilização na década de 1780. Ao contrário da década de 1790 e início do XIX, que evidenciam variações, com tendências para cima. As agitações começam em 1792 – com a revolução haitiana - e vão variando consoante às agitações político-militares da Europa que abriram espaços para uma especulação maior dos açúcares brasileiros. O algodão apresenta uma performance oposta, como se viu: alta especulação na década de 1780 – ou “variações violentas”, como escreveram alguns negociantes de Pernambuco no começo da década de 1790⁴⁴⁰ - e estabilização na década de 1790 em diante.

Gráfico 4.5. Preços dos açúcares, em reis (1780 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 4.IA.

O modo de armazenar e transportar açúcar permaneceu quase o mesmo durante século XVIII. A tradicional forma de armazenamento eram as caixas, mas também eram

⁴⁴⁰ ANTT. Junta do Comércio, mç. 10 (cx. 38) Correspondência recebida das autoridades ultramarinas.

constantes os armazenamentos em fechos⁴⁴¹, caras⁴⁴² e, no final do século XVIII, em barris. O número de barris de açúcar teve um crescimento excepcional na década de 1790 devido a uma provisão de 1792, em que os barris foram isentados de pagarem o imposto da pensão do açúcar. Quem mais se beneficiava com isso, segundo o governador, eram os marinheiros e oficiais de navios que conseguiam acomodar os barris com mais facilidade em seus agasalhados.⁴⁴³

Os fechos comportavam em torno de 9 arrobas de açúcar⁴⁴⁴ e as caras correspondiam a exata uma arroba.⁴⁴⁵ A quantidade de arrobas por caixas de açúcar aumentou consideravelmente ao longo do século XVII e XVIII e a Tabela 4.3. procura evidenciar esse movimento. Um fato que encontra paralelo no mundo do Atlântico Norte. As caixas de açúcar das Índias Ocidentais quase dobraram de peso entre 1717 e 1770.⁴⁴⁶ Para confeccionar uma caixa de açúcar, que era custeada pelos senhores de engenho, eram necessários cinco taboas e uns cem pregos, cujo valor total para a confecção chegava a dois mil réis.⁴⁴⁷ Uma caixa de açúcar vazia pesava meia arroba.⁴⁴⁸

⁴⁴¹ Segundo SCHWARTZ, Stuart. *Segredos Internos*, op. cit., p. 113, fechos são caixas pequenas, de um terço a metade do tamanho das caixas normais.

⁴⁴² Cara: “a primeira parte do pão de açúcar, bem branca, com uma arroba de peso depois de aparada e aplainada. Acondicionada em couro para exportar para o Reino, preferida para se oferecer como presente.” Cf. ANTONIL, Andre João. *Cultura e opulência do Brasil*, op. cit., p. 120.

⁴⁴³ 1798, janeiro, 10, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, informando seu parecer sobre a situação econômica da capitania de Pernambuco, fazendo um balanço da produção do açúcar e, do implemento de novas culturas, destacando a do algodão, de acordo como foi ordenado. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13658.

⁴⁴⁴ 1800, julho, 23, Recife. OFÍCIO (1ª via) da Junta Governativa da capitania de Pernambuco ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, enviando a relação dos mapas da carga mercantil transportada para Lisboa e a cidade do Porto. Anexos: 37 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 218, D. 14795.

⁴⁴⁵ 1795, agosto, 18, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interinamente da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa [Coutinho], remetendo o mapa da carga mercantil que o navio Princesa do Brasil, a corveta Santa Rosa e os bergantins Boa Esperança e o Holandês transportam para a Corte. Anexos: 9 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 189, D. 13068.

⁴⁴⁶ SHEPHERD, John e WALTON, Gary. *Shipping, Maritime trade and the economic development of colonial North America*. Cambridge: Cambridge University Press, 1972, p. 86.

⁴⁴⁷ 1798, janeiro, 10, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, informando seu parecer sobre a situação econômica da capitania de Pernambuco, fazendo um balanço da produção do açúcar e, do implemento de novas culturas, destacando a do algodão, de acordo como foi ordenado. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13658.

⁴⁴⁸ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 27, n.º 10, cx. 214.

Tabela 4.3. Médias de arrobas por caixa, anos selecionados

Anos	Arrobas por caixa	Fontes
1612	13,5	EBERT, Christopher. <i>Between empires...</i> p. 1
1650	20 a 24	SCHWARTZ, Stuart. <i>Segredos internos...op. cit.</i> , p. 113
1664	27,1	d. 753
1710	31,6	d. 2138
1714	32,7	d. 2400
1760	40,64	Mapas de carga
1764	41	Mapas de carga
1780	41,1	Mapas de carga
1785	41,6	Mapas de carga
1790	42,7	Mapas de carga
1795	42,2	Mapas de carga
1800	42,5	Mapas de carga
1805	45,8	Mapas de carga

Os documentos (d) se encontram nos avulsos de Pernambuco no AHU_ACL_CU_015

Em 1695 o rei determinava que as caixas de açúcar deveriam conter, no máximo, 35 arrobas. Pela década de 1720, a câmara do Recife achava difícil cumprir essa ordem. Primeiro porque nem todas as madeiras eram ideais para se construírem caixas. Só algumas prestavam para isso, e elas já estavam caras por volta de 1722, custando entre 16, 18 e 20 tostões, quando antigamente custavam 6, 7 e 8 tostões. Por um lado, caixas com 35 arrobas facilitavam o transporte das “cumpridas distâncias” dos engenhos ao Recife, mas por outro lado acrescia custos aos senhores. Outro ponto, que dificultava cumprir a ordem real era que embora se fizessem caixas idênticas, o peso do açúcar dentro delas iria ser sempre diferente, de vez que a qualidade dos açúcares, além de influir no preço e no gosto, também fazia diferenças no seu peso. Então, embora algumas caixas levassem mais de 35 arrobas, outras levavam menos, consoante o tipo de açúcar que carregava.⁴⁴⁹

De modo geral, a visualização das dinâmicas de exportação, isto é, as oscilações para baixo e para cima, ou até mesmo as estabilidades dos indicadores, possui uma fiabilidade maior quando se tem dados de quantidades, como as arrobas, e os seus preços. Multiplicando as quantidades com os preços, obtém-se um quadro mais acurado do movimento econômico: os valores exportados. Olhados isoladamente, ora só os preços

⁴⁴⁹ IAHGP. Códice 12. f. 108v-109v.

ora só as quantidades, podem produzir mal entendidos nas interpretações, e porventura, viciando algumas conclusões. Por isso os gráficos que conjugam preços e quantidades – e que ficam sob a rubrica de “soma das exportações” – são os que resistem a crivos mais rigorosos. Daí é possível, por exemplo, problematizar a subida dos preços do açúcar entre 1792 e 1793 devido a revolução no Haiti e as suas implicações.

Uma exposição dos principais indicadores dessa fase importante da economia pernambucana se faz necessária. Primeiro, a média de todos os preços dos diferentes açúcares na década de 1780 foi de 912 réis por arroba, na década de 1790 foi de 1.058 e para o período de 1800 a 1807 foi de 1.104 réis por arroba. Respectivamente, foram crescimentos de 16% da década de 1780 para a década de 1790 e 4,4% dessa última década para o período de 1800 a 1807. Já a exportação total de açúcar, em réis aumentou em 5,5% entre a década de 1780 a 1790 e 11,2% entre a década de 1790 ao período de 1800 a 1807. O crescimento dos indicadores do algodão são mais espetaculares que os do açúcar. A média de preços na década de 1780 foi de 5.366 réis por arrobas, na década de 1790 foi de 5.703 réis e no período de 1800 a 1807 foi de 6.422 réis por arroba. Percentualmente, foram crescimentos de 6,3% da década de 1780 para a década de 1790 e de 12,6% da década de 1790 para o período de 1800 a 1807. As exportações apresentam patamares mais elevados: crescimento de 329% da década de 1780 para a década de 1790 e 51,8% da década de 1790 para o período de 1800 a 1807. Ambos os indicadores são melhor visualizados na Tabela 4.4.

Tabela 4.4. Relação entre o crescimento dos preços e o crescimento das exportações de açúcar e algodão (1780 a 1807)

Períodos	Açúcar		Algodão	
	Preço	Exportação	Preço	Exportação
1780-1790	16,0%	5,5%	6,3%	329,0%
1790-1800/1807	4,4%	11,2%	12,6%	51,8%

A comparação dos dados do açúcar e do algodão apresentam resultados, no mínimo, curiosos. Enquanto os preços do açúcar cresceram num patamar de 16% a sua produção cresceu somente 5,5% entre as décadas de 1780 e 1790. O algodão, por outro lado, foi acrescido somente em 6,3% no seu preço entre as mesmas décadas, mas teve um crescimento produtivo surpreendente de 329%. Já para o período que vai da década de

1790 a 1800-1807, o açúcar, apesar de aumentar somente 4,4% nos seus preços teve um aumento exportador de 11,2%. Com o algodão aconteceu uma performance diferente, seus preços subiram, no mesmo recorte, para 12,6% mas sua exportação, na casa dos 51,8%, ficou longe dos 329% de crescimento entre as décadas de 1780 a 1790.

Explicar o algodão, em vista desses dados, é um pouco mais fácil do que explicar o açúcar. Pela grande demanda externa era natural que as exportações aumentassem exponencialmente entre as décadas de 1780 a 1790, quando a cultura da fibra estava tomando corpo. Da década de 1790 a 1800-1807, os preços aumentaram bastante mas a exportação, e por extensão a produção, foram se acomodando, mas crescendo de qualquer forma. Isso é facilmente explicado, de vez que para o algodão existia uma “capacidade ociosa” que foi rapidamente aproveitada pelo aumento da demanda e pelo fato de a concorrência ser bem menor. Já para o açúcar, algumas hipóteses devem ser sondadas primeiro antes de qualquer assertiva.

Devido à revolução em Santo Domingo, os preços do açúcar subiram entre 1792 e 1793. Entretanto, as exportações (em arrobas) entre esses dois anos caíram e casando os dois indicadores, conclui-se que houve uma queda de cerca de 108 contos de um ano para o outro. Para esse caso e para o caso das décadas de 1780 e 1790 como um todo, cinco hipóteses se levantam. 1) Houve uma grave seca no Nordeste por essa época que deve ter causado empecilhos ao setor produtivo de açúcar. Nesse cenário em específico – 1792 a 1793 - a seca é a melhor explicação, pois mesmo o algodão, que pouco tinha à ver com o contexto haitiano⁴⁵⁰, também caiu em termos de valores de exportação entre os dois anos. 2) A segunda hipótese é que o setor açucareiro, percebendo a valorização do produto, desacelerou a produção, esperando rendimentos iguais sem a necessidade de grandes inversões nas lavouras e engenhos. Aqui, pode-se estar diante da autonomia do mercado colonial, pouco afeito as reverberações externas.⁴⁵¹ Para o evento de 1792, essa talvez não seja uma boa explicação, mas pode ser mais plausível para se explicar as décadas de 1780 e 1790 como um todo. É nítido que os preços subiram entre as duas décadas. Entretanto, os despachos, em arrobas, se estabeleceram nos mesmos patamares,

⁴⁵⁰ Santo Domingo também produzia algodão, mas não deveria ser de grande impacto a ponto de interferir nos mercados europeus. Se assim fosse, o preço do algodão brasileiro deveria ter subido entre 1792 e 1793, o que não acontece, na verdade, ele caiu. Cf. EDWARDS, Michael M. *The growth of the British cotton trade, op. cit.*, p. 91.

⁴⁵¹ GIL, Tiago; PESAVENTO, Fábio. *Conversa de surdos: subsídio para o debate sobre o mercado interno. VI Jornada Setecentista*. Curitiba, 2005, p. 260.

entre 200.000 a 500.000 arrobas, segundo a linha tendencial. O resultado foi que as exportações de açúcar, em réis, permaneceram praticamente as mesmas em vinte anos. Esse caso demonstra que nem sempre os preços puxam as exportações, isto é, nem sempre tem um efeito direto na produção. Dois momentos que conseguiram aliar alto preço com alta produção foram os anos finais da companhia e o início do século XIX, por exemplo, como demonstram os gráficos apresentados aqui, e os dados de José Ribeiro Júnior.⁴⁵²

3) Entretanto há que se levar em conta os efeitos da produção de algodão. De modo que a sua cultura veio aumentando surpreendentemente, é igualmente plausível que a fibra foi atraindo cada vez mais produtores. Lembre-se dos dizeres do governador Tomás José de Melo quando declarou que as demais culturas da capitania estavam sendo esquecidas em detrimento da produção de algodão. E, de fato, a produção da fibra nas duas décadas aumentou dramaticamente de 274.234 arrobas na década de 1780 para 904.634 arrobas na década de 1790, um crescimento produtivo de mais de 329%, como já se disse. O açúcar por sua vez cresceu bem menos, 5,5%, do patamar de 3.235.003 arrobas na década de 1780 para 3.413.874 arrobas na década de 1790. Ou seja, os efeitos da seca, se foram de fato significativos para o setor exportador, afetaram mais a cultura do açúcar. O algodão, por sua vez, conseguiu unir alta produtividade com a subida nos preços e, aqui sim, os preços puxaram a produção. 4) Devido ao efeito de Santo Domingo, a produção nas outras praças brasileiras cresceram também e isso pode ter minimizado os potenciais de crescimento da indústria açucareira de Pernambuco. 5) Simplesmente poderia ocorrer um fenômeno de desgaste das seculares terras açucareiras, por isso a produtividade não foi grande.

Olhando essas diversas hipóteses e principalmente atentando para a marca indelével que o algodão deixou na economia pernambucana, é difícil reduzir a “incapacidade” da cultura açucareira de crescer substancialmente num momento propício como foi a década de 1790, exclusivamente a fatores internos, como uma suposta autonomia do mercado pernambucano, onde ele fosse descolado dos demais mercados aos quais o açúcar estava ligado. Não só o mercado do açúcar pernambucano encontrava diálogo com outros mercados como também ele foi provavelmente afetado pela cultura interna do algodão, a qual estava da mesma forma ligada aos mercados externos. Em suma, a maioria das hipóteses aponta para diversos cenários possíveis, o que inviabiliza

⁴⁵² Para os preços do açúcar da CGPP, cf. RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 140.

concluir que a quantidade de açúcar exportado e seus preços tinham ritmos exclusivamente próprios. Pelo contrário, é mais plausível continuar com a hipótese do caráter extrovertido da economia colonial, pois a despeito de diminuições percentuais entre alguns períodos, no geral, tomando os 27 anos que vão de 1780 a 1807, os preços do açúcar aumentaram, assim como sua exportação. Para o algodão, isso é ainda mais evidente.

Comparar os preços dos dois principais produtos de Pernambuco, o açúcar e o algodão, com os preços praticados nas praças europeias é um bom exercício para aceder questões que envolvem integração dos mercados. Observe-se o gráfico do açúcar e depois o do algodão.

Gráfico 4.6. Movimento dos preços do açúcar em diferentes mercados (1780=100%)

Fonte: Como os dados não deixam claro quais tipos de açúcares foram precificados para os mercados da Inglaterra, Holanda e França, fiz uma média para todos os açúcares pernambucanos de modo a tentar aproximar mais os meus dados com os de outras bases de dados. A média do açúcares se encontra no Apêndice I – Tabela 4.IA, números extraídos dos mapas de carga. Os dados das outras praças, se encontram nas seguintes bases de dados: <http://gpih.ucdavis.edu/Datafilelist.htm#Europe> e também no site <http://www.iisg.nl/hpw/data.php>. Os preços em Portugal foram retirados da seguinte base de dados: http://pwr-portugal.ics.ul.pt/?page_id=56.

Gráfico 4.7. Movimento dos preços do algodão em diferentes mercados (1780=100%)

Fontes: Os preços do algodão se encontram no Apêndice I – Tabela 14.IA, números extraídos dos mapas de carga. Os dados das outras praças, se encontram nas seguintes bases de dados: <http://gpih.ucdavis.edu/Datafilelist.htm#Europe> e também no site <http://www.iisg.nl/hpw/data.php>. Os preços em Portugal foram retirados da seguinte base de dados: http://pwr-portugal.ics.ul.pt/?page_id=56.

Observando ambos os Gráficos 4.6 e 4.7., é impossível afirmar que existe uma simetria perfeita entre as linhas. Da mesma forma, não é possível dizer que são

indicadores completamente descolados. Momentos houve em que elas tiveram um casamento próximo. Por exemplo, no caso do açúcar, percebe-se uma similitude nas linhas na década de 1780. Na década de 1790, os preços sobem em todas as praças, menos para a França, no que talvez seja um reflexo da revolução haitiana, mas difícil de provar, pois os dados inexistem para essa época, só voltando a aparecer em 1797. Além do mais, o mais provável era que o açúcar na França subisse de preço. Seja como for, entre 1802 e 1805 todas as linhas apontam para um crescimento dos preços. O gráfico do algodão apresenta uma performance bem interessante. Ao que parece, quando os preços aumentavam na Inglaterra logo no ano seguinte Pernambuco acenava com um aumento também. Isso pode ser visto nos anos de 1781-82, 1786-87, 1792-93. Quedas em 1789 e 1794 e 1807 são acompanhadas pelas três praças.

Esses dados levam a conclusão de que os mercados eram imperfeitos e em grande medida isso se explica porque no Antigo Regime existia um oceano de mais de dois meses de duração que separava as praças e isso implicava em notícias mercantis quase sempre atrasadas, tanto para uma como para a outra ponta. Além da distância haviam outras “falhas” que tornavam os mercados ainda mais imperfeitos, e uma das mais importantes é a assimetria da informação. O que quer dizer que, mesmo os agentes mais habituados num determinado mercado, estavam suscetíveis a não ter todas as informações, ou pelo menos estavam desprovidos das informações cruciais, para realizar os negócios mais proveitosos. A conclusão de um giro mercantil qualquer poderia durar meses, talvez anos em mercados desse tipo e por isso que, às vezes, os indicadores não batem exatamente. Afora isso, leve-se em linha de conta os fatores políticos que “distorciam” ainda mais essa economia. E é com razão que a historiografia apoiada no paradigma da “economia do dom” enfatiza a infiltração dos privilégios pessoais como um elemento notável dos mercados de Antigo Regime.⁴⁵³ Entretanto, apesar de todos esses fatores jogando contra a integração das praças, isso não se traduzia na inexistência de uma economia de mercado. Os mercadores pensavam efetivamente em termos de oferta e procura, como atestam algumas correspondências mercantis⁴⁵⁴ e os contratos entre comerciantes que serão observados no próximo capítulo.

⁴⁵³ Para essa historiografia cf. FRAGOSO, João. A formação da economia colonial no Rio de Janeiro e de sua primeira elite senhorial (séculos XVI e XVII). In. FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 49-50.

⁴⁵⁴ Para conferir como os agentes mercantis pensavam quase sempre em termos de oferta e procura uma leitura das correspondências pode ajudar. Penso aqui nas correspondências de um mercador em Lisboa com os

4.3. Precificação do açúcar

É indubitável que o contexto externo dos mercados do açúcar jogou um papel muito importante em ditar as exportações do produto brasileiro. Mas também eram de relevo as próprias conjunções domésticas e climáticas próprias da colônia. A seca, como se disse, muito provavelmente gorou maiores rendimentos ao setor açucareiro como um todo, incluindo aí produtores e comerciantes, no começo da década de 1790. Boas safras poderiam ser mal aproveitadas pela falta de crédito para munir o setor produtivo de escravos e meios de produção, como aconteceu em 1757.⁴⁵⁵ Da mesma forma, altos preços em decorrência da escassez do açúcar na Europa, davam margem para que se especulasse, na colônia, lucros que não seriam tão facilmente alcançados na metrópole. O caso que ocorreu em 1697, exemplifica esse último problema, e é um bom ponto de partida para se discutir a precificação do açúcar durante do século XVIII, matéria ainda obscura e que merece um pouco mais de atenção.

Em 1697 – momento de conjuntura favorável ao açúcar brasileiro - o rei escrevia ao governador de Pernambuco dizendo que os preços dos açúcares, cotados na colônia, estavam altos demais e que os comerciantes não estavam conseguindo vendê-los em Portugal.⁴⁵⁶ Isso tanto pode indicar que as negociações em torno de seu preço foram altamente benéficas para os produtores na colônia, como também sugerem um descompasso entre os mercados. Possivelmente os preços em 1696-1697 estavam altos devido à falta de açúcar, mas uma repentina subida na oferta do produto nos mercados europeus, entre esses anos, deve ter estimado os preços para baixo. Daí a dificuldade de venda. Foi mais ou menos por essa época, até onde foi possível descobrir, que o preço do açúcar começou a ser regulado entre produtores e comerciantes. Na verdade, esse movimento vinha de dez anos antes. Em 1687, o rei tirava da câmara de Olinda a tarefa

seus correspondentes no Brasil. ANTT. Feitos Findos, Livros dos Feitos Findos, liv. 201 e 210. Na biblioteca nacional de Portugal se encontram também correspondências desse tipo: BNL, Manuscritos, Mss. 224. Igualmente, duas obras trataram a correspondência mercantil de mercadores que negociavam com a Europa e a América: LISANTI, Luis. *Negócios coloniais. Uma correspondência comercial do século XVIII*. 5 volumes. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973 e SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-mercadores no século XVIII. Duarte Sodré Pereira*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1992.

⁴⁵⁵ 1757, maio, 13, Recife. CARTA da Mesa da Inspeção da capitania de Pernambuco ao rei [D. José I], sobre a situação dos preços dos açúcares, e perdas existentes, e pedindo moratória para os senhores de engenhos. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 83, D. 6925.

⁴⁵⁶ 17 de janeiro de 1697. CARTA RÉGIA de D. Pedro II, rei de Portugal, a Caetano de Melo de Castro, governador e capitão general de Pernambuco, sobre o preço do açúcar, visto que o custo excessivo vinha prejudicando o comércio. Alberto Lamego. AL-050-017-03.

de taxar o preço do açúcar, porque “na qualidade de lavradores interessados taxavam o açúcar por preço exorbitante”.⁴⁵⁷ Mas só em 1697 é que se têm notícias de diretrizes claras para a sua estipulação:

“que não se **ajustando o preço dos açúcares nesta capitania em tempo de quinze dias depois da chegada a capitania da frota** [algo que nos documentos também se chama de “mandar abrir” o preço do açúcar], e se ela tiver tardado depois de dez dias, que **ordeneis a câmara faça que os homens de negócio e os lavradores de açúcar, nomeiem cada um pela sua parte dois homens para conferirem e ajustarem os preços**, dando-se lhes o juramento na forma da lei, para que dentro em três dias arbitrem o justo preço para que se devem vender os açúcares conforme as suas qualidades e consideração as circunstâncias do tempo, e quando no dito tempo de três dias não concordem se devolverá este arbitramento livremente com as mesmas considerações, a vos [governador], ao bispo, e ao ouvidor geral, e quando não concordeis se executarão o preço do meio, que vem a ser a juntarem-se os três preços e tirar-se da sua soma a terça parte, que é o preço que se há de por quando todos sejam diferentes.”⁴⁵⁸

Por volta da metade do século XVIII, o preço do açúcar acertado entre eles (senhores e comerciantes) era válido pelo prazo de um mês “depois de haver dado fundo o comboio das frotas no porto do Recife”⁴⁵⁹ e não mais 15 dias, como havia sido regulado a cinquenta anos antes. Dilatação de tempo que sugere a dificuldade em acertar os valores.

O método encontrado para a definição dos preços do açúcar, ficando nas mãos de senhores e mercadores, era comumente chamado de “louvados”. Esse foi o sistema que ficou vigente, com algumas modificações, até o século XIX. Cada um dos grupos, mandava um ou dois representantes, os louvados, para negociarem preços agradáveis a ambas as partes.⁴⁶⁰ Se caso essa estratégia não desse certo, seria da incumbência de autoridades como o governador, o bispo e ouvidor geral mediarem as querelas. Na década de 1750, com a criação da Mesa de Inspeção, o juiz de fora era porventura chamado para intervir na questão.⁴⁶¹ Entretanto, essas estratégias não impediam que se negociassem

⁴⁵⁷ ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos*, op. cit., p. 68-69.

⁴⁵⁸ Ibidem. Alberto Lamego. AL-050-017-03. Grifo meu. David Grant Smith, data essa regulação dos preços do açúcar na Bahia para o ano de 1669. Cf. SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century*, op. cit., p. 371.

⁴⁵⁹ 1748, setembro, 13, [Lisboa]. AVISO do [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra], Marcos Antônio de Azevedo Coutinho, ao [conselheiro do Conselho Ultramarino], Alexandre Metelo de Sousa e Meneses, ordenando que se faça consulta sobre a proposta do governador da capitania de Pernambuco, [conde dos Arcos], D. Marcos José de Noronha e Brito, visando facilitar a compra do açúcar e a expedição das frotas. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 68, D. 5741.

⁴⁶⁰ O método atribuído aos louvados para estipular os preços dos açúcares era mais ou menos emulado quando mercadores e transportadores regulavam os preços dos fretes e era também copiado pelos mercadores quando queriam acertar querelas entre eles, evitando os tribunais.

⁴⁶¹ RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 68.

preços fora do combinado. Como dito mais atrás, para saldarem dívidas, os produtores por vezes vendiam o açúcar a preços menores aos mercadores. A criação da CGPP em 1759 embaralhou um pouco mais as negociações em torno do preço do açúcar. Depois de muito tempo, desde antes da invasão holandesas, os senhores e mercadores juntavam forças, agora na Mesa de Inspeção, e chegavam num consenso sobre o preço, pois ambos não estavam mais barganhando entre si, mas sim contra os preços arbitrados pela companhia.⁴⁶²

A criação da Mesa de Inspeção foi o momento mais importante no que toca a precificação do açúcar. Ela colocava um teto nos preços do gênero e estipulava que os produtores não poderiam vender acima de determinado valor os açúcares aos mercadores. Era claramente uma medida para barrar o poder de barganha dos senhores e para favorecer o setor mercantil que ficaria, teoricamente, livre de preços exorbitantes. Diferia do sistema anterior, pois antes da criação da Mesa, eram os próprios agentes coloniais que decidiam quais eram os preços a serem pagos. Com a Mesa, as diretrizes mudam e os preços ficam quase estáticos por meio da legislação régia. Os açúcares não poderiam ser vendidos pelos produtores acima dos valores elencados na Tabela 4.5.

Tabela 4.5. Preços regulados do açúcar em 1751 (réis por arroba)

Tipo	BA	PE	RJ
Branco Fino	1.400	1.300	1.300
Branco Redondo	1.200	1.100	1.100
Branco Batido	900	800	800
Mascavado Macho	600	500	500
Mascavado Batido	500	400	400
Mascavado Broma	400	300	300

Fonte: SILVA, 1830-1849, p. 39-40.

Os preços poderiam oscilar abaixo desses valores. Contudo, quando houvessem “esterilidades” – as secas – seria permitida a Mesa de Inspeção subir os preços do açúcar (de 100 a 300 réis por arroba) que os mercadores pagariam aos senhores.⁴⁶³ A ressalva

⁴⁶² A oposição da Mesa de Inspeção para com a CGPP foi analisada em pormenor no trabalho de SOUZA, George Félix Cabral de. O rosto e a máscara: estratégias de oposição da Câmara do Recife à política pombalina. In: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, 2005.

⁴⁶³ SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa desde a ultima compilação das ordenações [...]*. Vol. 1. Lisboa: Tip. Maignrense, Correia da Cunha, 1830-1849, p. 39-40.

das secas foi um trunfo para os senhores que, sempre que podiam, lançavam mão desse argumento para fazer os mercadores pagarem mais pelo açúcar.

A regulação dos preços do açúcar – assim como do tabaco e dos fretes que ficaram registradas na mesma legislação – aconteceu num momento crítico para a economia colonial. A concorrência das outras praças americanas fez diminuir os ganhos mercantis dos agentes portugueses. Isso, provavelmente, incentivou os grupos mercantis a pressionarem as intâncias régias de modo à apartarem o cerco nas fiscalizações e nas regulações. Esse era justamente o papel das Mesas de Inspeção. Elas fiscalizavam a produção, cuidando para que os açúcares não fossem adulterados e ainda garantiam a regulação dos preços, dando garantia aos mercadores de preços previsíveis e estáveis para ganharem maior competitividade nos mercados do açúcar.

Os números trazidos à tona pelos mapas de carga fornecem novos subsídios para compreender aspectos do comércio colonial que antes eram solucionados por dados lacunares ou pela documentação das balanças de comércio que cobrem o período posterior a 1796. Essa última documentação é uma rica e importante fonte para os estudiosos da economia colonial e para a economia de Portugal e suas relações com o exterior. Por isso que uma breve comparação dessas balanças com os mapas de carga se faz necessária. As flutuações dos preços são, no todo, muito semelhantes quando se comparam as balanças de comércio com os mapas de carga. Mas embora as curvas sejam verdadeiras, as cifras são bem diferentes. O gráfico 4.8. elucida bem essa diferença.

Gráfico 4.8. Comparação dos preços do açúcar branco e mascavado segundo as balanças de comércio e os mapas de carga (1796 a 1807)

Fonte: Para os preços nas balanças de comércio ver ARRUDA, p. 360-361 e 375-376. Para os mapas da carga conferir Apêndice I – Tabela 4.IA.

Porque essa disparidade tão grande entre os preços? Infelizmente o modo de confecção de ambas as fontes é um mistério para quem se debruça sobre elas. Mas o mais plausível, e apoiado aqui, é que os preços contidos nas balanças de comércio incluíam custos de deslocamento, por isso a discrepância das linhas. Valentim Alexandre garante que os preços das balanças não comportavam os custos de fretes e seguros de mar, informação, segundo ele, proveniente da própria fonte.⁴⁶⁴ Porém, José Arruda, também glosando as balanças de comércio, extraiu um trecho dela que claramente diz que os preços de importação comportavam o custo médio e o gasto da mercadoria até chegarem aos portos portugueses, ou seja, estavam embutidos nos preços os custos de deslocamento, no que se subentende que sejam os fretes, e também, ainda de acordo com Arruda, os gastos com comissões.⁴⁶⁵ É isso, portanto, o que explica as diferenças dos preços nas duas fontes. Os pressupostos de Valentim Alexandre – de que não havia custo de deslocamento nos preços das balanças – serão muito importantes nas suas conclusões sobre o lucro mercantil dos comerciantes portugueses, como se verá mais abaixo.

De qualquer modo, é muito difícil saber os preços do açúcar e seus custos de deslocamento, pelo simples motivo de que esse era um negócio privado, e cada agente

⁴⁶⁴ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*, op. cit., p. 38.

⁴⁶⁵ ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*, op. cit. p. 348-351. Os únicos preços que não estavam contidos os custos de deslocamento, eram daquelas mercadorias provenientes da Ásia.

acertava os termos de pagamentos de fretes e de comissões de acordo com as negociações no âmbito particular. Por isso que em passagens das balanças de comércio foi dado saber que se consultaram “comerciantes inteligentes” das diversas praças ⁴⁶⁶ ou foram “ouvidos os negociantes de grosso trato” para se saber os preços médios das mercadorias que chegavam a Portugal. ⁴⁶⁷ Ou seja, as balanças de comércio tinham um quê de sondagem também. Além disso, como a formulação dos preços não está clara, pode ser que as cifras das balanças contenham os custos de seguros e outros encargos.

Tarefa mais difícil é explicar a formação dos preços que os mapas de carga trazem a lume. Para as balanças de comércio, pelo menos se tem essas informações que a própria documentação fornece. Os mapas de carga, por outro lado, nada dizem a respeito. Sabe-se, contudo, que era a Mesa de Inspeção que definia os preços por meio da negociação entre produtores e comerciantes que, embora tabelados, poderiam variar consoante à incidência de secas. Não se sabe, infelizmente, se esses preços eram válidos para todos e nem qual o seu período de validade. Outra informação vem dificultar ainda mais a explicação dos preços nos mapas de carga. Da leitura do livro de contas de um mercador em Pernambuco, foi possível conferir que os preços do açúcar por ele comprado eram superiores aos números apresentados nos mapas de carga.⁴⁶⁸ Fenômeno semelhante também acontece quando se cruzam os preços do açúcar do Rio de Janeiro e da Bahia, provenientes dos documentos da Santa Casa de Misericórdia das respectivas regiões. Em 1792, por exemplo, o açúcar branco era vendido numa média de 3.000 réis a arroba em Salvador e a uma média de 2.660 réis a arroba no Rio de Janeiro.⁴⁶⁹ Em Pernambuco – cujos documentos da Santa Casa de Misericórdia não existem mais para antes do século XIX – os mapas de carga fornecem uma média de 1.300 réis por arroba de açúcar branco fino, o açúcar mais caro dentre todos. Os preços praticados em Recife eram bem menores que os da Bahia e Rio, portanto. Essas incursões em outras documentações e trabalhos bibliográficos, indica então que, semelhantemente as balanças de comércio, os preços dos

⁴⁶⁶ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*, op. cit., p. 20.

⁴⁶⁷ ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*, op. cit. p. 348-351.

⁴⁶⁸ IAHGP. Códice 171.

⁴⁶⁹ Para Salvador Cf. BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 143 e para o Rio de Janeiro, cf. JOHNSON JR, Harold B. A preliminary inquiry into money, prices, and wages in Rio de Janeiro, 1763-1823. In: ALDEN, Dauril. *Colonial roots of modern Brazil: papers of the Newberry Library conference*. Berkeley: University of California Press, 1973, p. 274.

mapas de carga deveriam ser também uma aproximação média, pese embora o fato de serem números bem deflacionados.

Uma outra hipótese ajuda a compreender a diferença entre os preços dos mapas de carga com os preços praticados por mercadores particulares, tanto daqueles de Recife como com o das praças do Rio e Bahia. Quando um comerciante comprava açúcar do produtor, não necessariamente ele o despachava imediatamente para Portugal. Poderia ocorrer uma outra venda. O mercador vendia as caixas para outro mercador e esse, por sua vez, a remetia para o ultramar. Por isso os preços aumentavam. Talvez isso ocorresse nas transações das Santas Casas, que como já se disse, apresentam preços muito maiores que os preços do Recife, estipulados pela Mesa. Contudo, no caso do Rio, mesmo pegando os preços praticados na praça e comparando-os com os preços de Lisboa, ainda assim, os valores dos últimos são maiores que os primeiros. Isso, mais uma vez, indica que existiam custos de deslocamento embutidos nos preços das balanças.⁴⁷⁰

A comparação entre as balanças e os mapas pode ajudar a iluminar uma parte do período colonial muito relevante do ponto de vista do comércio e do transporte colonial. Por exemplo, colocando as duas séries em paralelo, é possível perceber algumas sincronias entre o mercado colonial e o mercado metropolitano. À partida, vê-se que os preços em Lisboa sobem entre 1796 e 1798, o mesmo não ocorrendo com os preços em Pernambuco, que permanecem estáveis. Essa é uma discrepância devida aos custos de deslocamento. Em um momento no qual a Europa e Portugal se encontravam numa conjuntura muito delicada em que o corso era uma ameaça presente, isso fazia com que os fretes e seguros, que eram pagos em Lisboa, aumentassem. Nota-se, nesse mesmo sentido, que quando vem a trégua em 1802, os preços caem em Portugal e as cifras dos mapas de carga quase se confundem com as das balanças.

Seja como for, o preço do açúcar recebia algum tipo de regulação, ou pelo menos, existia um esforço para regulá-lo nas praças coloniais. Durante o regime de frotas, se estipulava o preço alguns dias depois da chegada das embarcações e todos os açúcares carregados deveriam ir, supostamente, taxados com os mesmos preços para Portugal, ou com preços abaixo desse teto. Quando os vasos saíam em registros soltos essa prática

⁴⁷⁰ Para os preços no Rio de Janeiro, cf. JOHNSON JR, Harold B. *A preliminary inquiry into money*, *op. cit.*, p. 274-275. Para os preços em Lisboa cf. ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*, *op. cit.* p. 360-361 e 375-376.

permaneceu. Não é possível, por hora, saber o tempo de negociação dos preços depois da década de 1780 em diante. Mas é sabido que uma embarcação como a corveta *S. Teresa*, *S. Antônio e Almas* que tinha mais de 40 carregadores, carregava todos os seus açúcares, em abril de 1794, pelos mesmos preços: o branco redondo por 2.500 réis por arroba e o mascavado por 1.300 réis por arroba.⁴⁷¹ No mesmo ano, em outubro, nos açúcares carregados pelo bergantim *N. S. da Boa Esperança*, os preços caíram sensivelmente: todo o açúcar branco redondo foi para Lisboa por 1.100 réis por arroba e o mascavado por 500 réis por arroba.⁴⁷² Assim, as negociações em torno dos preços do açúcar, deveriam ficar restritas a Mesa de Inspeção, que dava o veredito dos valores globais transportados pelas embarcações durante algum tempo antes dos vasos se lançarem ao mar.

Em 1808 alguns homens de negócio de Portugal argumentavam que os preços do açúcar ainda eram regulados via legislação. Entretanto, continuavam eles, essa regulação que era feita pela Mesa de Inspeção “despareceu por si mesma” depois de 1780. Na estimativa desses negociantes, os açúcares deveriam valer em Lisboa 1.000 réis por arroba, mas por causa da Mesa de Inspeção, “que devia permitir ou disfarçar a favor dos senhores de engenho” eles chegavam a ser vendidos por 2.000 a 3.200 réis.⁴⁷³ Essa reclamação pode ser traduzida como um sinal de que a competição pelos mercados do açúcar havia diminuído após 1780 – o que de fato ocorreu segundo a literatura⁴⁷⁴ – e que isso contribuiu para relaxar o cumprimento da legislação, permitindo maiores ganhos ao setor produtivo colonial.

Contudo, essas condições internas não devem ser resumidas como os fatores essenciais para a precificação dos açúcares. Como já dito, foi a conjunção de fatores externos por um lado e as condições de produção e negociação dos preços do açúcar na colônia por outro, que explicam esses fenômenos. Os quais podem ser melhor apreciados

⁴⁷¹ Para os preços cf. 1794, abril, 16, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga mercantil, que a corveta Santa Teresa, Santo Antônio e Almas transporta para a Corte. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 185, D. 12869. Para os carregadores cf. 1794, julho, 6, [Lisboa]. OFÍCIO do desembargador dos Agravos, Antônio Joaquim de Pina Manique, informando ter feito a visita do ouro a corveta Santa Teresa, Santo Antônio e Almas, vinda da capitania de Pernambuco, remetendo o resumo da carga e lista de cartas. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 186, D. 12902.

⁴⁷² Para os preços cf. 1794, outubro, 11, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo o mapa da carga mercantil que o bergantim Boa Esperança transporta para a Corte. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 187, D. 12949.

⁴⁷³ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 136, f. 81v-84.

⁴⁷⁴ ALDEN, Dauril. O período final do Brasil colônia, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie. *História da América Latina. Vol. II*. São Paulo: Edusp, 1999, p. 556.

quando se tenta entender o movimento oscilatório das exportações de açúcar no decorrer do século XVIII.

Até o final da década de 1750, as exportações apresentam lacunas devido ao regime de frotas, que poderiam não realizar serviços anualmente. A segunda metade do século apresenta despachos mais constantes, já que as embarcações navegavam livremente, mas mesmo assim, isso não impediu movimentos de oscilações bruscas. E, de novo, frisam-se as condições internas de produção. Uma grande produção de um ano poderia arrefecer a produção do ano seguinte. Falta de crédito, de transporte e problemas na estrutura produtivas – fornecimento de escravos e animais de tração, assim como lenha – poderiam não acompanhar momentos de euforia dos preços nos mercados mundiais.

Mas, pese o fator interno, ele só era de fato acionado, impulsionando as exportações para baixo ou para cima, quando existiam estímulos externos. E é só a partir da segunda metade do século XVII em diante que a produção brasileira de açúcar entraria em oscilações ligadas, essencialmente, a oferta caribenha, o seu principal concorrente.⁴⁷⁵ Antes disso, somente o período de 1619-1623 se apresenta como depressivo em termos de preços baixos de açúcar, declive causado por uma série de razões, entre elas a grande produção colonial. De 1624 a 1634, os danos causados pelo conflito holandês, principalmente pela ameaça marítima que representavam, levou o açúcar a enfrentar novos problemas. Os preços, então, só viriam a encontrar cenário relativamente positivo na década de 1630, ambiente favorecido pela destruição dos engenhos de Pernambuco.⁴⁷⁶ Nas décadas de 1640 a 1650, com o aumento gradual da competição e as leis de navegação da Inglaterra, o açúcar brasileiro vai perdendo lugar nesse mercado e na França também. Para se ter uma ideia, o açúcar brasileiro abastecia 80% do mercado de Londres em 1630, baixou para 40% em 1670 e declinou a uma módica participação de 10% na década de 1690.⁴⁷⁷

⁴⁷⁵ SCHWARTZ, Stuart. O Nordeste açucareiro no Brasil colonial. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 2. 1580-1720*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 343.

⁴⁷⁶ MENZ, Maximiliano M. Reflexões sobre duas crises econômicas no Império Português (1688 e 1770). *Varia história*. 2013, vol.29, n.49, p. 35-54. Cf. também SCHWARTZ, Stuart. A Commonwealth within Itself. The Early Brazilian Sugar Industry, 1550–1670. In: SCHWARTZ, Stuart. *Tropical Babels: sugar and the making of the Atlantic World, 1450–1680*. The University of North Carolina Press, 2004, p.159, 162-164 e 166-167.

⁴⁷⁷ SCHWARTZ, Stuart. A Commonwealth within Itself. The Early Brazilian Sugar Industry, 1550–1670, *op. cit.*, p. 166, 170 e 172. Nesse momento, a economia brasileira tentava compensar a crise do açúcar pela exportações de tabaco e couros.

Até aproximadamente a década de 1670 o açúcar brasileiro não encontrava concorrente à altura. Os impedimentos da indústria açucareira do Caribe residiam, maiormente, em conflitos militares que impediam o despacho do produto. Como bem caricaturou Schwartz, “enquanto Inglaterra e França estavam em guerra e a navegação para as Antilhas estava interrompida, o Brasil lucrava; ao retornar a paz, o Brasil sofria.”⁴⁷⁸ Foram essas brechas que deram à produção açucareira do Brasil o dinamismo necessário para aumentar a produção, preços e arrecadações em alguns momentos. Destacam-se aí as guerras de finais do século XVII (1689-1697) a guerra de sucessão espanhola (1702-1714), a guerra da orelha de Jenkins e de sucessão austríaca (1739-1748), a guerra dos sete anos (1756-1763), a guerra de independência dos Estados Unidos (1775-1783), a revolução haitiana iniciada em 1792 e os conflitos endêmicos com a França durante a década de 1790. Cumpre lembrar, ao mesmo tempo, que o açúcar britânico na última década do setecentos era quase totalmente drenado para o mercado interno inglês. De modo que, por essa época, o açúcar das colônias francesas era o que mais fazia frente ao açúcar brasileiro nos mercados europeus. Por isso que quando veio a paralização da produção francesa – somado a relativa ausência de competição do açúcar britânico – a economia brasileira cresceu, fazendo alguns autores denominarem o período de “renascimento agrícola”.⁴⁷⁹

Sobre as conjunturas britânicas do açúcar, do fim da Guerra de Sucessão Espanhola, conflito que durou de 1702-1714, até a década 1730 houve crescimento das exportações das colônias caribenhas britânicas. Já a década de 1730 foi o ponto mais baixo de sua produção e os conflitos militares da década de 1740 também prejudicaram o crescimento. A produção permaneceu essencialmente baixa até o fim da Guerra de Sucessão da Áustria, conflito que durou de 1740-1748. De 1748 até 1775 a situação foi de crescimento.⁴⁸⁰

As guerras foram particularmente mais prejudiciais ao comércio francês. A guerra de sucessão da Áustria, por exemplo, fez o comércio francês se reduzir a mais de 50%. Proporção que só ficou atrás das perdas da guerra dos sete anos, que tolheu em 90% a

⁴⁷⁸ SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos. Op. cit.* p. 340.

⁴⁷⁹ ALDEN, Dauril. O período final do Brasil colônia, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie. *op. cit.* p. 556. Outros chamam de “ressurgimento”, como o faz SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos, op. cit.* p. 337. Caio Prado Júnior fala também de um “apogeu da colônia”, PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1945, p. 77.

⁴⁸⁰ MORGAN, Kenneth. *Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, p. 163. Morgan se apoiou no trabalho de John McClusker.

atividade mercantil da França. Relativamente pequenas foram as perdas com as guerras de independência das treze colônias, que ficaram na casa dos 33%. Em se tratando unicamente do açúcar, o produto das colônias francesas praticamente deixa de existir nos mercados europeus com a revolução do Haiti e com os bloqueios dos portos, feito pelos britânicos, após 1792.⁴⁸¹ Esses fatos são tão mais importantes uma vez que se lembra da posição que os franceses tinham no mercado internacional do açúcar. Na segunda metade do século XVIII, as colônias francesas eram as maiores produtoras de açúcar, pelo menos no mundo ocidental. Outro grande produtor eram as colônias britânicas. Mas o açúcar britânico só encarava o mercado de reexportação quando o açúcar francês enfrentava algum problema, como as guerras. Em períodos de normalidade, o açúcar britânico ficava retido, em boa parte, para abastecer o mercado doméstico da ilha, algo que contrastava nitidamente com a situação da França.⁴⁸²

Assim, para todos os efeitos, o açúcar francês era produzido para disputar os mercados de reexportação, ficando pouco para o mercado doméstico, e o açúcar britânico, pelo contrário, tinha sua razão de ser no abastecimento interno e em menor medida para o comércio de reexportação. A Inglaterra podia reter tanto açúcar dentro de suas fronteiras, pois os comprava com os frutos das vendas de seus manufaturados nas colônias. E como a França não era uma grande manufatureira, os seus mercadores atuavam como meros intermediários entre as colônias e os mercados estrangeiros. Isso ajuda a explicar como a industrialização e o comércio ultramarino estavam muito mais ligados na Inglaterra do que na França. Mesmo na indústria naval o comércio francês não se saía bem, já que as rotas de reexportação eram operadas por embarcações estrangeiras.⁴⁸³ Tal como em Portugal.

Portanto, a Inglaterra, do ponto de vista do comércio do açúcar, teve vida mais tranquila no decorrer desses eventos, com exceção do período das guerras de independência de sua colônia americana. Mas esse percalço foi rapidamente contornado,

⁴⁸¹ STEIN, Robert. The French Sugar Business in the Eighteenth Century: A Quantitative Study. *Business History*. 22:1, 1980, p. 6 e 8. O açúcar mais produzido em São Domingo era o mascavado.

⁴⁸² STEIN, Robert. The French Sugar Business in the Eighteenth Century, *op. cit.*, p. 3-4 e 10. Kenneth Morgan ainda fala que os Atos de Navegação de 1651, além de garantirem o privilégio da navegação aos britânicos, proibiam também a reexportação de alguns produtos, como o açúcar e o tabaco. Cf. MORGAN, Kenneth. Shipping patterns and the Atlantic trade of Bristol, 1749-1770. *William and Mary Quarterly*. 46, 1989, p. 507. Como o açúcar produzido pelas colônias inglesas abastecia o mercado doméstico, os preços do açúcar britânico não flutuavam de acordo com os preços dos mercados internacionais. Cf. PRICE, Jacob. "What did merchants do? Reflections on British oversea trade, 1660-1790" *The journal of economic history*. Vol. XLIX, n. 2, 1989, p. 276.

⁴⁸³ STEIN, Robert. The French Sugar Business in the Eighteenth Century, *op. cit.*, p. 12.

e com muito vigor, com o *débâcle* do açúcar francês na década de 1790.⁴⁸⁴ A produção da Jamaica, a sua maior colônia de açúcar, aumentou de 60 mil toneladas em 1791 para quase 100 mil toneladas em 1805. Para se ter uma ideia, a produção de Santo Domingo foi de 78 mil toneladas em 1791⁴⁸⁵ e de um ano para outro, então, essa que era uma das maiores fontes de açúcar do mundo desapareceu rapidamente. Três quartos do comércio colonial francês se davam com Santo Domingo. Com a revolta escrava, “muitos portos e indústrias francesas” foram a ruína e alguns nunca mais se recuperaram.⁴⁸⁶ Igualmente, a perda de Santo Domingo significou a retirada do comércio francês das Antilhas, setor que, também, nunca mais se recuperou.⁴⁸⁷

De modo que o reino de Portugal sempre almejou uma política de neutralidade frente aos conflitos europeus, ele conseguia, volta e meia, galgar boas performances econômicas devido a essas disputas.⁴⁸⁸ Tal constatação não era estranha aos contemporâneos. Muito a propósito a Junta da CGPP escrevia em 1760 que:

“[...] será muito louvável o darem calor com o seu exemplo a indústria e a cultura dessas terras, concorrendo para que os efeitos delas sejam perfeitos e trabalhados com economia, de sorte que possam nas praças da Europa estar em concorrência com as de outras colônias muito mais modernas desse continente e suas ilhas; como sem falarmos por agora nas colônias francesas se está vendo no que produzem a Marilândia, a Virgínia, a Carolina, e outras povoações dos ingleses, onde estes principiaram as suas plantações muito depois das nossas terem reputação e tendo nós os melhores climas, e mais ricas terras, **vemos com vergonha da nação que a economia e atividade deles nos tem vencido**

⁴⁸⁴ Ibidem, p. 7 e 8.

⁴⁸⁵ DEERR, Noel. *The history of sugar. Vol. 1*. Londres: Chapman and Hall LTD, 1949, p. 198.

⁴⁸⁶ CROUZET, François. “Wars, blockade and economic change in Europe, 1792-1815.” *The Journal of economic history*. Vol. 24. N.º 4, 1964, p. 569. John Clark estuda o caso do porto de La Rochelle na França e, entre outras coisas, como ele e a sua comunidade mercantil foi afetada pelas guerras do século XVIII. Os portos da França mais importantes que negociavam com as Índias Ocidentais eram Nantes, Le Havre e Marselha. Cf. CLARK, John G. *La Rochelle and the Atlantic economy during the eighteenth century*. Baltimore e Londres: The Johns Hopkins University Press, 1981, p. 7, 30 e 105 a 109.

⁴⁸⁷ McCUSKER, John; MORGAN, Kenneth. *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p. 9. As guerras napoleônicas fizeram inflacionar os preços na Europa. Cf. COSTA, Leonor Freire; ROCHA, Maria Manuela; SOUZA, Rita Martins de. *O ouro do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013, p. 114.

⁴⁸⁸ PEDREIRA, Jorge. *Estrutura industrial e mercado colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: Difel, 1994, p. 53 e 264-268: “Para a Inglaterra, a perda das colônias americanas conferiu uma importância acrescida às relações com Portugal.” “As convulsões da revolução em França, a insurreição dos escravos na colônia francesa de São Domingos (1792), a ocupação francesa dos Países Baixos austríacos e da Holanda (1794) e a derrota da arma espanhola (1795) formaram uma cadeia de acontecimentos que prejudicou seriamente os tráfegos ultramarinos de outras potências e, do mesmo golpe, abriu caminho à expansão do comércio no império português.” “As novas condições dos tráfegos no Atlântico, que se caracterizavam pelo enfraquecimento da concorrência, traduziam-se na subida dos preços dos produtos tropicais, designadamente do açúcar.” “As contendas que opunham as maiores potências coloniais (Inglaterra, França, Holanda, Espanha e Portugal), mesmo quando na sua origem estavam apenas divergências sobre as questões continentais, provocavam imediatamente os assaltos aos navios, tráficos e domínios ultramarinos dos adversários.” Cf. também NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1995, capítulo 1, “política de neutralidade”.

e suplantado de sorte que para os nossos efeitos terem saída sem perda é necessário que aquelas nações estejam em guerra e ainda na nossa paz nos causam com a sua concorrência alguns empates.⁴⁸⁹

Assim, uma nova configuração das exportações de açúcar surgiu da quebra do monopólio brasileiro no fim do século XVII.⁴⁹⁰ A produção antilhana começou a entrar com força nos mercados. Mas, apesar disso, “ingleses, franceses e holandeses ainda carregavam açúcar em Lisboa [...] para os venderem em outras partes.”⁴⁹¹ E, a despeito do surgimento dessas pujantes regiões concorrentes, o açúcar brasileiro continuou com um certo nicho de mercado garantido na Europa. O açúcar caribenho era, em sua maior parte, de tipo mascavado, como era o caso do açúcar de Santo Domingo, e o açúcar branco brasileiro, tido na época como de melhor qualidade em relação aos demais, continuou como o produto diferencial da produção brasileira.⁴⁹² Por volta de 1760 o Brasil era o terceiro maior produtor de açúcar do mundo, “perdendo para as Antilhas Britânicas e Francesas, e era responsável por 17% da produção mundial.”⁴⁹³

Quando dos engodos que os fabricantes e comerciantes do açúcar faziam, misturando açúcares diferentes na mesma caixa ou dando pesos maiores a elas do que realmente tinham, alertava-se para o grande prejuízo que isso acarretava para todos os envolvidos nesse ramo, pois nas praças do Norte da Europa estavam se dando preferência aos açúcares dos franceses, justamente por não apresentarem esses problemas.⁴⁹⁴ O açúcar se manteve na balança comercial portuguesa como o primeiro produto até 1801, aproximadamente. Entre o final do século XVIII e o começo do século XIX, eram “Hamburgo e os portos italianos, nomeadamente Gênova” os maiores “importadores de

⁴⁸⁹ ANTT. Copiador de Pernambuco N° 1 (1759-1773). Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, liv. 382, f. 16v. Grifo meu.

⁴⁹⁰ Para um resumo do percurso histórico da penetração do açúcar nas Antilhas e algumas de suas consequências do ponto de vista comercial, cf. FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia Editora nacional, 2000, p. 21-27. CANABRAVA, Alice Piffer. A influência do Brasil na técnica do fabrico de açúcar nas Antilhas francesas e inglesas no meado do século XVII. In: CANABRAVA, Alice Piffer. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec, 2005, p. 67-84. Cf. também CHAUNU, Pierre. *Sevilha e a América nos séculos XVI e XVII*. São Paulo e Rio de Janeiro: Difel, 1980.

⁴⁹¹ GODINHO, Vitorino Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). In: GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio sobre história de Portugal (II)*. Lisboa: Sá da Costa, 1968, p. 300.

⁴⁹² BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no novo mundo. Do barroco ao moderno, 1492 – 1800*. Rio de Janeiro: Record, 2003, p. 413.

⁴⁹³ LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Escravidão no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2010, p. 46.

⁴⁹⁴ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 116.

açúcar brasileiro”, comprando-os nas praças portuguesas e redistribuindo-os “pela Europa do Norte e pela zona mediterrânica, respectivamente”.⁴⁹⁵

Entretanto, há que se chamar atenção para o fato de que mesmo que a conjuntura externa seja um fator de peso para influenciar as exportações pernambucanas, não se deve esquecer que a Bahia e outras regiões brasileiras se aproveitaram também desses momentos. Isso explica, às vezes, o porque dos indicadores gerais de exportação de Pernambuco não acompanharem rigorosamente as brechas do mercado mundial.

4.4. As couramas

O algodão e o açúcar conduziram o dinamismo econômico da capitania nos últimos vinte anos do século XVIII, contudo o couro e seus derivados não eram de todo negligenciáveis. Garantiram o terceiro lugar dos despachos pernambucanos para Portugal, correspondendo a cerca de 16% dos valores totais. Suas exportações têm muito a ver com as demandas estrangeiras, assim como com as de Portugal. Mas, por ser um derivado dos gados, sua dinâmica estava ligada também à oferta desses animais. Secas e períodos de estiagem – como a *Seca Grande* entre 1791 a 1793⁴⁹⁶ - explicam em grande parte as quedas de produtividade.

Muita produção no espaço colonial poderia fazer decair o valor dos produtos quando da venda nos mercados europeus. Por sua vez, uma alta dos preços decorrente da exiguidade de mercadorias nos mercados europeus incentivava o aumento produtivo na colônia. Esse era o caso da sola⁴⁹⁷, por volta de meados da década de 1760. A própria CGPP chegou a incentivar os fabricantes de sola a reduzirem suas produções, pois os preços de seus produtos estavam baixos em Lisboa, o que estava impossibilitando a venda.⁴⁹⁸ O conselho da CGPP não surtiu efeito imediatamente. Só por volta de meados

⁴⁹⁵ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império, op. cit.*, p. 34. Para uma apreciação geral sobre as relações econômicas de Portugal com as outras praças europeias, cf. COSTA, Leonor Freire. *Relações econômicas com o exterior*. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da. (Org.) *História econômica de Portugal. 1700-2000. O século XVII, vol. 1*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005.

⁴⁹⁶ Termo utilizado por PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo, op.cit.*, p. 194-195.

⁴⁹⁷ Era a sola do pé do boi curtida. Cf. SILVA, Antonio Moraes. *Dicionário da língua portuguesa - recompilado dos vocabulários impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado, por ANTONIO DE MORAES SILVA*. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813, p. 715.

⁴⁹⁸ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 115v.

da década de 1770 que a sola experimentou tendências decrescentes nos despachos, como mostra o Gráfico 4.9.

Gráfico 4.9. Unidades de couramas exportadas por Pernambuco (1755 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 1.IA.

Dentre os quatro tipos de couramas, o couro – também denominado de couro em cabelo ou somente couro cru - foi o mais representativo durante 1780 a 1807. Chama atenção que mesmo cru, isto é, sem transformação substancial em suas propriedades físicas, o couro em cabelo valia mais que os couros curtidos. Significa que os mercados estrangeiros preferiam curtir eles mesmos os couros ao invés de comprá-los já curtidos, o que pode querer dizer que a atividade de curtição dos couros na colônia eram mais caras em relação à confecção estrangeira. A explicação para isso pode residir também no grande interesse que a indústria de curtimentos portuguesa tinha no couro cru brasileiro. Segundo Jorge Pedreira, os curtumes confeccionados em Portugal tinham grande saída, principalmente para a Itália na segunda metade do século XVIII.⁴⁹⁹

⁴⁹⁹ Do ponto de vista da indústria portuguesa de manipulação do couro. “...a indústria de curtimenta, porventura a mais importante fora do setor têxtil e uma das que mais cresceu no último quartel do século XVIII, dependia das relações com o Brasil, não tanto para a colocação de seus produtos, mas para o abastecimento da matéria-prima, pois as fábricas e oficinas, pelo menos no litoral, gastavam em abundância as peles e couros provenientes das terras brasileiras. Os curtumes – sola e atanados – eram, além disso, das raras manufaturas nacionais exportadas para os países estrangeiros, quase exclusivamente para Itália.” Cf. PEDREIRA, Jorge. *Estrutura industrial e mercado colonial*, op. cit, p. 280.

Gráfico 4.10. Preços das couramas, em réis (1780 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 14. IA.

Conforme o Gráfico 4.10., os preços das couramas são praticamente estacionários, com exceção dos atanados que sobem bruscamente na década de 1790 e dos couros que caem moderadamente, o que indica que os ganhos nesse último setor estavam muito mais ligados à produtividade do que aos preços, conclusões que se depreendem dos dois gráficos acima. O aumento do preço do atanado pode estar ligado a falta de tanino, material necessário para a sua curtição. Quando se multiplicam as unidades dos couros pelos seus respectivos preços, tem-se a soma das exportações, e por aí é permitida uma visão mais acurada desse comércio, conforme evidenciam os gráficos 4.11 e 4.12.

Gráfico 4.11. Exportação das couramas, em réis (1780 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 1.IA.

Gráfico 4.12. Proporção das exportações de couramas, em réis (1780 a 1807)

Couro	Sola	Vaqueta	Atanado
2.574.188.990	640.438.280	1.567.458.860	162.728.930

Fonte: Apêndice I – Tabela 1.IA.

No geral, os couros encontraram terreno fértil para crescimento entre 1768 a 1793. Movimento interrompido pela guerra com a França, uma das maiores consumidoras de couros da Europa, que deixou de comprar de Portugal. Em parte isso explica a ligeira queda nos preços e a acentuada descida das remessas após 1793. Outra parte da explicação radica nos efeitos que a seca teve na pecuária do Nordeste. Como os gados consumiam muita água, eles eram os primeiros a serem sacrificados quando as fontes hídricas diminuía⁵⁰⁰ e foi isso o que começou a acontecer no ano de 1793, depressão que perdurou até 1797. O couro demorou para se recuperar dessa crise, tanto que mesmo depois de 1797 ele foi suplantado pelas vaquetas, fenômeno por si só inédito. O resultado foi que de 1797 a 1807, as exportações de couramas ficaram no patamar de 1.400 contos, enquanto que num período de prosperidade, que foi o de 1783 a 1793, elas haviam atingido o teto de 2.500 contos.

⁵⁰⁰ MENZ, Maximiliano M. *Entre impérios*, op. cit., p. 176.

De todos os vendedores de couro para a França, Portugal era um dos mais expressivos, já que fornecia 24% das importações entre 1787 a 1789.⁵⁰¹ Depois da paz selada em 1802, a França volta a absorver o couro brasileiro. No computo geral, entre 1796 e 1807 ela foi a maior compradora de Portugal (mesmo deixando de comprar entre 1796 e 1800), seguido, em ordem decrescente, da Itália, Holanda, Hamburgo, Inglaterra e Castela.⁵⁰²

A aparente explicação para isso é que a indústria do couro na Europa variava conforme o abastecimento de carnes para a população. Na França o consumo de carne foi sempre baixo durante todo o século XVIII, por isso que a produção de couros ali era pequena. O contrário acontecia na Inglaterra, que era grande consumidora de carne, o que por conseguinte, liberava matéria-prima para a confecção das peles em couros.⁵⁰³ Daí se deduz que os maiores mercados de couros brasileiros na Europa eram aqueles onde a pecuária era fraca, tornando difícil o desenvolvimento de atividades residuais, como a confecção das peles. Já as pequenas quedas no começo da década de 1770 podem ser reflexo de alguns conflitos militares na Europa e na Ásia. Ao se antecipar o fim da guerra entre russos e turcos, por volta de 1772, os couros brasileiros começaram a ter menos saída nos mercados europeus.⁵⁰⁴

As vaquetas, que em Pernambuco eram as mais caras produzidas no Brasil, tinham como principal comprador, em Portugal, a Itália. As solas e os atanados, praticamente, não disputavam os mercados europeus. O grosso desses produtos ficava para abastecer o mercado interno da metrópole.⁵⁰⁵ É plausível que a queda produtiva das solas e atanados⁵⁰⁶ fizeram crescer as exportações das vaquetas⁵⁰⁷, que acusam as primeiras exportações nos últimos anos de atuação da CGPP. A situação da sola parece que foi uma das mais problemáticas. Seus despachos apresentaram caídas significativas durante a

⁵⁰¹ 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. 87.

⁵⁰² Os números de reexportação do couro brasileiro para os mercados europeus se encontra em ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*, op. cit, p. 390-391.

⁵⁰³ RIELLO, Giorgio. Nature, production and regulation in eighteenth-century Britain and France, op.cit., p. 82-83 e 87.

⁵⁰⁴ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 249v.

⁵⁰⁵ ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*, op. cit, p. 410, 414, 422 e 434. RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 147.

⁵⁰⁶ Atanado era um couro curtido com tanino. Cf. SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da lingua portuguesa*, op. cit, p. 219.

⁵⁰⁷ A vaqueta também era uma sola, só que mais “branda”, servia para forrar sapatos e botas. Cf. SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da lingua portuguesa*, op. cit, p. 830.

segunda metade do século XVIII e nos valores (em réis) exportados, apesar de uma breve recuperação no final do período. Longe estava daqueles patamares atingidos em 1711, quando foram despachadas 40.000 solas, no valor de mais de 70 contos,⁵⁰⁸ cifra que não se repetirá no último quartel do século.

Valentim Alexandre conjectura que o crescimento da exportação de couro pelo Rio de Janeiro, entre 1796 a 1807, se deveu ao conflito anglo-espanhol (“um dos episódios das guerras napoleônicas”) que deve ter afetado as praças de Montevideu e Buenos Aires. Os couros dessas praças, assim, devem ter ido ao Rio de Janeiro para depois seguir a Portugal.⁵⁰⁹ Essa hipótese é interessante para Pernambuco também. Talvez o bloqueio aos mercados da colônia espanhola favoreceu uma tímida recuperação de outros produtores na América. Pernambuco, por exemplo, cresceu acanhadamente nas exportações - em unidades - de couros, vaquetas e solas entre 1797 a 1802, antes do tratado de paz de Amiens.

Mas como já dito mais acima, Pernambuco passou por uma grave seca na década de 1790. As implicações disso, além da carestia de alimentos, devem ter chegado aos produtores de couramas. Particularmente, existiu uma seca por volta de 1801 que matou muito gado nos sertões de Pernambuco. Devido a isso, os compradores de pernambucanos iam até o Piauí para carregar carne.⁵¹⁰ Porém, em condições normais, o comércio dos couros funcionava com os mercadores indo até as fazendas dos sertões de Pernambuco, ofertando mercadorias em troca dos couros ou dos gados. A regulação em torno do comércio do produto, diferentemente do açúcar, era quase inexistente.⁵¹¹

Os agentes coloniais dedicados às couramas conseguiam, volta e meia, algum privilégio para poderem continuar com suas atividades. Como quando, em 1764, Luís da Costa Monteiro e João da Costa Monteiro, homens de negócio da praça de Pernambuco,

⁵⁰⁸ COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos, 1740-1794. Vol. VI*. Recife: Arquivo Público Estadual, 1954, p. 204.

⁵⁰⁹ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império, op. cit.*, p. 42. Sobre as ligações entre o Rio da Prata e o Brasil, nomeadamente, com o Rio de Janeiro. Cf. MENZ, Maximiliano M. *Entre impérios, op. cit.*, p. 86-87, 96-97, 99 e 101 a 103.

⁵¹⁰ 18 de maio de 1801. OFÍCIO do governo interino de Pernambuco, a D. Diogo de Sousa, governador do Maranhão, solicitando interferência do governo no sentido de que os compradores de carne fossem bem atendidos naquelas terras, o que, segundo lhe constava, não vinha acontecendo. A razão de tal pedido era a falta de gado na capitania de Pernambuco. Alberto Lamago. AL-017-002-09. E 30 de junho de 1801. OFÍCIO de D. Diogo de Sousa, governador do Maranhão, ao bispo de Pernambuco e governadores interinos, informando que recomendaria ao governador do Piauí que o auxiliasse, na medida do possível, na exportação de gado do Piauí para a capitania de Pernambuco. Alberto Lamago. AL-017-004-15.

⁵¹¹ RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro, op. cit.*, p. 148-149.

ganharam privilégios de 10 anos para as suas fábricas de curtimento de atanados. Se bem que a Junta do Comércio ficasse receosa, uma vez que já existiam muitas fábricas de curtimento pelo Brasil, e era “tal a abundancia do gênero, que a ereção de novos curtumes seria a destruição de todos,” deram, mesmo assim, mercê aos dois negociantes de Pernambuco, visto que as fabricas deles eram as primeiras em todo o Brasil e “sempre mais estimáveis pela qualidade dos seus curtimentos”. As fábricas dos dois negociantes já haviam conseguido duas vezes tal privilégio, sendo que a primeira começou em 1744.

⁵¹² Por volta de 1756, Luís da Costa Monteiro e Companhia, havia arrematado o contrato dos subsídios das carnes por 6 anos pelo valor de 109.800.000 réis. A companhia foi favorecida pelo Rei, “preferindo-os a quaisquer outros lançadores”, de vez que a administração desse contrato possibilitaria a Monteiro sustentar suas fábricas de atanados com os couros, “produto do dito contrato do subsídio”.⁵¹³ Pode-se aquilatar a importância dos dois comerciantes, que sozinhos foram responsáveis por quase metade dos atanados despachados em 1764.⁵¹⁴

Parece que, diferentemente do açúcar e do algodão, as couramas recebiam um tratamento peculiar tanto da Junta do Comércio como da Junta da CGPP. Ambas alertavam em diferentes momentos para a grande quantidade de couramas produzidas em Pernambuco. Isso, como eles mesmo declaravam, causava baixa nos preços, dificultando as vendas e reduzindo os lucros.

4.5. Derivados da cana e madeiras

Pernambuco exportou uma variedade de produtos ao longo da segunda metade do século XVIII. Alguns eram despachados esporadicamente, o que inviabiliza qualquer tentativa de seriação. Outros, apesar da certeza de serem produtos correntes nos

⁵¹² ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 6, f. 217-218.

⁵¹³ 1756, novembro, 7, [Lisboa]. AVISO do [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, ao [presidente do Conselho Ultramarino], marquês de Penalva, [D. Estevão de Meneses], ordenando se consulte o requerimento de Luís da Costa Monteiro e da Companhia dos Homens de Negócios da capitania de Pernambuco sobre o valor da arrematação do contrato do subsídio das carnes. Anexos: 8 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 82, D. 6813.

⁵¹⁴ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 84v. No livro do copiador de Pernambuco informa que os dois comerciantes despacharam 9.877 atanados, frente ao um total de 22.000 que coletei através da sistematização dos mapas de carga. Luis da Costa Monteiro faleceu por volta de 1769 em Pernambuco. Cf. ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 180v.

despachos, apresentam limitações de identificação que são inerentes a própria natureza de confecção das fontes. Em alguns casos, por exemplo, discriminam-se remessas de barris de molhados, no que deve ficar subentendido que se tratavam majoritariamente de barris de mel, mas que bem poderiam conter outros tipos de líquidos. Só a partir de 1780 é que se discriminam os tipos de líquidos separados em seus respectivos barris. Outro problema de seriação diz respeito às madeiras. Algumas veem apresentadas em unidades (táboas, pranchas, varas etc.) outras em unidades de medida, como o quintal, maiormente usado para corresponder aos toros de pau-brasil. Isto é, nem sempre a alfândega de Pernambuco – e a CGPP - seguia um padrão estável de registro das cargas embarcadas.

Os demais produtos exportados por Pernambuco, que ficaram responsáveis por mais ou menos 5% dos despachos, entre 1780 e 1807, são muitos e é desnecessário apresentar a evolução de todas as suas performances aqui. Alguns, na verdade, não tinham dinâmica alguma, eram exportados raramente, talvez apenas a pedidos pontuais de uns poucos mercadores. Mas outros tiveram um desempenho razoavelmente significativo. Entre eles estão dois derivados da cana de açúcar: o melaço e a aguardente, mostrados no Gráfico 4.13.

Gráfico 4.13. Exportações do melaço e da aguardente, em réis (1780 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 2. IA.

Uma vez que os mapas de carga não seguem um rigor de lançamentos, ora informando os barris, mas não informando os almudes correspondentes, ora apresentando

os almudes e não discriminando o número de barris, achou-se, por prudência, deixar de lado qualquer tentativa de completar o banco de dados com estimativas que poderiam adulterar as séries. De todo modo, observando alguns poucos mapas de carga mais generosos em termos de detalhes, tirou-se que um barril de mel tinha entre 4 a 7,9 almudes de líquido e uma pipa de aguardente comportava cerca de 30 almudes.

Gráfico 4.14. Preços do melaço e da aguardente, réis por almude, (1780 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 15. IA.

Apesar do baixo preço do melaço em relação à aguardente, conforme o Gráfico 4.14., sua produção foi grande, o que lhe possibilitou ultrapassar a cachaça nas somas exportadas. Entre 1780 a 1807, foram exportados mais de 239 contos de melaço, enquanto que a aguardente ficou na casa dos 110 contos. Olhando esses números, percebe-se que, por exemplo, o melaço foi mais representativo que os atanados. Também, depreende-se que o melaço e a aguardente, tanto em valores exportados como em preços, não apresentavam correlações tão evidentes com as performances dos açúcares. Isso demonstra que os dois derivados do açúcar, principalmente a cachaça, seguiam um ritmo

ditado por diferentes mercados. O açúcar ia para a reexportação e a aguardente ficava retida para abastecer o mercado interno do reino, tal como as madeiras.⁵¹⁵

Outros três produtos que tiveram tímida aparição foram o arroz, a cera branca e a goma. A medida de precificação em comum a todos eles era a arroba. Mas como nem sempre ela aparece nos mapas de carga, optou-se somente por seriar esses produtos pelos valores despachados, em reis.

4.15. Exportação, em reis, de arroz, cera branca e goma (1780 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 2. IA.

De acordo com o Gráfico 4.15., mesmo a goma tendo participação constante durante o período, foi o arroz, exportado muito esporadicamente, que teve maior representatividade nesse conjunto. No geral, de 1780 a 1807, a soma dos três produtos ficou assim: o arroz correspondeu a mais de 27 contos, a cera branca mais de 24 contos e a goma com mais de 21 contos.

A região de Pernambuco e anexas possuía, ainda nessa época, um grande leque de madeiras que eram requisitadas pelos mercados europeus. A mais constante era, de longe o pau-brasil, não tanto pelos seus atributos físicos em si mas pelas suas propriedades utilizadas na tinturaria. Como era um produto monopolizado pela coroa, seus preços respingam muito que raramente na documentação dos mapas de carga. Conforme o

⁵¹⁵ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império, op. cit.*, p. 40. Esses números apresentados aqui, por envolverem somente o trato entre colônia e metrópole, não abrangem, obviamente, as exportações de cachaça para a costa africana.

Gráfico 4.16., pela década de 1770 o seu transporte era realizado quase que unicamente pelas embarcações particulares. A partir daí, devido às quedas bruscas nos seus despachos, as embarcações reais – as fragatas, paquetes e charruas de Sua Majestade - começaram a atuar mais recorrentemente no seu transporte exclusivo para Lisboa, uma vez que o Porto ficava excluído desse produto.

4.16. Exportação de pau-brasil, em quintais (1755 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 3. IA.

Existia um certo limite de pau-brasil que os mercadores, e a CGPP na época de seus privilégios, deveriam carregar. Embora de grande peso, o que teoricamente renderia boas receitas de fretes, o pau-brasil era de certa forma negligenciado pelos comerciantes e transportadores. Já que os setores se confundiam – mercadores e transportadores eram, na maior parte das vezes, as mesmas pessoas -, era mais interessante levar cargas comercialmente valiosas do que cargas pesadas que renderiam lucros de fretes. Mas em tempos de seca ou de problemas na escoação e produtividade do setor açucareiro, se incentivava completar as cargas dos navios com pau-brasil, de modo a substituir o açúcar.⁵¹⁶ Isso é claro para o ano de 1765 em que as remessas de açúcar diminuíram e as de pau-brasil aumentaram. A mesma coisa para o ano de 1770.⁵¹⁷ Mas mesmo assim, não

⁵¹⁶ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 94.

⁵¹⁷ Em 1769 a Junta mandava a direção de Pernambuco não remeter mais madeiras no navios, mas sim ocupar seus espaços com caixas de açúcar e outros gêneros. Cf. ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 193.

era de grande interesse a madeira. Tanto que a CGPP permitia que embarcações do Rio de Janeiro e Bahia fossem a Pernambuco buscar somente pau-brasil, de modo não somente a abrir espaço para o açúcar nas embarcações pernambucas, mas para cumprir a cota de carregamento que o contratador do pau-brasil exigia, que era 30.000 quintais por ano. Nesses casos, os interessados em transportar o pau-brasil só tinham ganhos de fretes, pois a venda da madeira era exclusiva aos contratadores.⁵¹⁸

4.17. Exportações de taboado de costado e de assoalhar, em réis (1780 a 1807)

Fonte: Apêndice I – Tabela 2. IA.

Outros dois tipos de madeiras bastante requisitadas eram o taboado de costado e de assoalhar, utilizados nas construções e reparos de embarcações. A expressividade do taboado de costado é particularmente notável, já que em 27 anos conseguiu ultrapassar a soma de 52 contos de reis, batendo produtos como o arroz, a cera e a goma, por exemplo. O taboado de assoalhar ficava bem mais atrás, totalizando pouco mais de 10 contos durante esse período, como mostra o Gráfico 4.17.

⁵¹⁸ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 117v e 166.

O capítulo procurou explorar os aspectos macro econômicos das atividades exportadoras de Pernambuco. Os pontos principais que emergiram dessa análise foram os seguintes. O algodão, como já era de conhecimento, foi o elemento inédito e mais importante para o dinamismo da economia pernambucana no último quartel do século XVIII. O açúcar cresceu e continuou com sua importância tradicional, mas não o suficiente para acompanhar a massa de riqueza que o algodão propiciou. As couramas e os demais produtos escolhidos apresentaram valores de exportação inferiores mas nem por isso menos importantes, pois eram produtos que sempre estavam presentes nas carregações.

Essas conclusões foram apoiadas em séries inéditas de exportações e de preços. Com elas, foram possíveis comparações que até agora inexistiam na historiografia. Habilitou, por exemplo, aquilatar com mais propriedade o impacto da saída de Santo Domingo dos mercados do açúcar e como isso afetou a economia açucareira de Pernambuco. A comparação dos preços praticados em Pernambuco com outros dados ajudou a aclarar melhor algumas questões quase sempre controversas. Assim, atesta-se com esses novos dados que os preços das balanças de comércio continham custos de deslocamento, embora não se saiba exatamente quais, e que os preços em Pernambuco encontravam paralelo – se bem que imperfeitos – com os preços de outras praças na Europa.

Procurou-se também demonstrar quais os fatores que faziam oscilar as exportações e os preços de Pernambuco. Nisso, o contexto externo jogava um papel fundamental na dinâmica dos despachos. Contudo, esforçou-se também por avaliar as condições internas como fatores relevantes para se entender as movimentações comerciais. Um desses elementos eram as secas que, como se viu, impactaram sensivelmente a performance das couramas na década de 1790, mas, ao que parece, não tiveram tanta importância como variáveis que afetassem o desempenho do algodão e do açúcar. Estipular os preços dessa última mercadoria também parece ser um fator interno de grande relevo. Desde o início da concorrência antilhana na segunda metade do século XVII, acertar os preços do açúcar foi se tornando uma das principais fontes de atrito entre os produtores e comerciantes. Impasses que iriam ser contornados, via regulação, pelo

tabelamento dos preços em 1751. Já o algodão, por envolver produtores economicamente e socialmente frágeis, não apresentava os atritos comuns a mercantilização do açúcar. Parte desses pontos serão retomados no próximo capítulo, onde será dado ênfase aos aspectos micro econômicos dos negócios coloniais.

Capítulo 5. O comércio entre Pernambuco e Portugal: agentes e funcionamento

Os capítulos anteriores procuraram dar uma dimensão ampla dos aspectos macro econômicos que envolviam a capitania de Pernambuco durante o século XVIII. Eles servem, de certa forma, como um enquadramento geral para se entender a atividade dos mercadores que serão analisadas neste capítulo e no próximo. Doravante, os objetivos se resumem simplesmente em compreender como uma multidão de agentes fazia comércio de longo curso no período colonial, tomando o caso de Pernambuco como exemplo. Parte dessas questões já foram tratadas, principalmente quando foi explicado a forma como os agentes lidavam com o monopólio da companhia entre 1760 e 1780. Agora será dado ênfase ao período de maior aquecimento econômico que a capitania teve, atentando para o *modus operandi* dos mercadores particulares entre 1780 a 1807. O presente capítulo aborda as questões de comércio e financiamento e o capítulo seguinte se debruça exclusivamente sobre o setor do transporte.

Explicar o funcionamento do comércio, por meio da ação dos agentes mercantis, fica mais fácil quando se observam as opções de um mercador na metrópole quando queria fazer negócios com lugares distantes, como, por exemplo, com uma colônia de seu reino. Existiam dois modos básicos e fundamentais para esse mercador fazer comércio com as colônias, ou dito de outra forma, existiam duas formas de agenciamento mercantil. Ou ele tinha “empregados” no ultramar (um capitão de navios, um sócio ou um mercador residindo em caráter temporário na colônia), os quais tinham responsabilidades maiores nos negócios e que recebiam comissões ou divisões iguais nos lucros e perdas. Ou ele selava acordos com agentes independentes na colônia, os mercadores residentes, os quais seriam seus “correspondentes”. Esses últimos eram remunerados exclusivamente por comissão e se eximiam dos riscos derivados da mercancia. Eles faziam quase tudo, inclusive pagavam os impostos, custos de transporte e armazenamento, assinavam e remetiam as mercadorias em seus próprios nomes. Contudo, eles não corriam risco caso as vendas e compras dessem em prejuízo ou em resultados abaixo do esperado. A remuneração deles era uma comissão fixa, que era calculada depois de somadas todas as atividades, incluindo os valores das mercadorias despachadas e seus custos de envio. Esses agentes comissionados na colônia trabalhavam com as mercadorias dos outros como se fossem deles próprios. Quando iam fazer negócios para seus mercadores

metropolitanos, era quase impossível para os outros agentes coloniais saberem se eles estavam fazendo negócio por conta própria ou pela conta de outro.⁵¹⁹

Segundo Jacob Price, para um mercador metropolitano era mais barato manter contatos com um correspondente comissionado do que mandar alguém para o ultramar, pois nesse último caso teria que custear sua residência e remunerá-lo mesmo quando ele não fizesse negócios. Com um correspondente, o mercador só despendia recursos quando queria realizar negócios pontuais, por isso era a forma mais flexível de agenciamento. Mas por outro lado, ao selar acordos com capitães de navios, tripulantes, sócios e comissários volantes, o mercador metropolitano tinha a vantagem da supervisão. Cedo ou tarde, esses agentes itinerantes deveriam sempre voltar para os portos de origem.⁵²⁰ O monitoramento nessa última forma de agenciamento era mais fácil.

Essa mesma lógica de agenciamento mercantil também funcionava, com algumas modificações, quando se toma como agente principal o mercador residente nas colônias. Esse agente poderia perfeitamente ter correspondentes e empregados na metrópole trabalhando a sua disposição. E, igualmente, o modelo acima é válido nas negociações entre diferentes reinos, por exemplo, entre Lisboa e Londres, e vice e versa.

Continuando na perspectiva metropolitana do negócio, para a qual se tem maiores informações, pegue-se o caso de Portugal e sua colônia brasileira. Quando os agentes em Portugal pensavam iniciar algum negócio no Brasil, tinham que, primeiramente, mobilizar esforços para obter produtos europeus manufaturados ou aqueles artigos que não eram produzidos nas colônias. As fazendas, como eram comumente denominados esses produtos, consistiam em comestíveis, panos, vinhos, azeites, ferros, cobres, aços, e uma série de outros produtos que eram produzidos no reino ou no estrangeiro. Fora isso, fechar uma partida de fazendas para despachá-las ao Brasil também exigia algumas estratégias mercantis. Uma delas era pedi-las emprestadas a outros mercadores. O resultado de sua venda seria retornado ao credor, mais os juros. Outra forma, mais

⁵¹⁹ PRICE, Jacob. "Transaction costs. A note on Merchant credit and the organization of private trade". In Tracy, James (ed.) *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990, p. 279. Também um dicionário jurídico comercial português do século XIX estipulava que o comissário é "o negociante que, em seu próprio nome, recebe ou compra mercadorias para vender ou expedir por conta de outros." Trecho extraído de SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-mercadores no século XVIII*. Duarte Sodrê Pereira. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1992, p. 81.

⁵²⁰ PRICE, Jacob. "Transaction costs. A note on Merchant credit and the organization of private trade", *op. cit.*, p. 279-280.

simples, era o mercador trabalhar com fazendas próprias, sem a necessidade de créditos. Independentemente de como levantariam as fazendas, as trocas necessitavam de, pelo menos, mais um agente que estaria incumbido de permutar os produtos da metrópole pelos produtos da colônia e os remeter de volta para o reino. Esse agente poderia ser um metropolitano indo para a colônia. Poderia residir nela durante alguns anos recebendo mercadorias, trocando-as por gêneros da terra tropical e os remetendo para a metrópole. Também poderia ser um agente de operações extremamente rápidas, indo a bordo dos navios e realizando as trocas durante a permanência das embarcações no porto, algo que deveria durar poucos meses. Mercadores naturais da terra, ou que nela estavam estabelecidos há muito tempo, também exerciam a função de receber, trocar e remeter mercadorias para os agentes na metrópole.

Assim, as trocas entre metrópole e colônia comportavam algumas operações mercantis. A primeira era o crédito levantado na metrópole, o que pressupõe o pagamento de juros. A segunda eram as comissões: tanto para vender fazendas como para comprar gêneros coloniais, os metropolitanos remuneravam os agentes na colônia. Taxas de crédito e de comissão variavam consoante o acordo feito entre as partes. Da mesma forma, agora tendo como ponto de partida o Brasil, os comerciantes coloniais também faziam negociações por sua conta, com ou sem crédito de outros. Desse ponto de vista, o comerciante estante na colônia era o dono das mercadorias e o correspondente em Portugal era seu agente que, também por meio de comissões, realizava as vendas dos produtos coloniais e remetia os ganhos de volta para o Brasil. Em resumo: a forma mais simples e fácil de delimitar os tipos de agentes no comércio colonial é separá-los entre aqueles que faziam negócios por conta e risco e aqueles que não faziam negócios por conta e risco. Na primeira, os lucros tendiam a ser maiores, embora o risco também fosse grande. Na segunda, o risco inexistia, mas os rendimentos eram menores.

Essa descrição esquematizada de como funcionava o comércio entre Brasil e Portugal é um modelo. Mas, como uma abstração, ela ajuda a visualizar de forma simples o enquadramento geral das trocas e, além do mais, não é inverídico do que acontecia. Permite, e isso é o mais importante, desenhar alguns desdobramentos que serão analisados daqui em diante, tomando como caso o comércio de Portugal com Pernambuco. Primeiramente, serão exploradas as questões fundamentais envolvidas no sistema dos correspondentes, isto é, dos mercadores residentes na colônia que faziam negócios, por comissão, para seus representantes na metrópole. Depois, analisam-se as sociedades

mercantis, uma forma de agenciamento que estipulava uma divisão igual dos lucros e perdas. Por fim, lança-se luz a forma contratual representada pelos comissários volantes, que era uma forma ligeiramente diferente das demais.

De partida, é necessário ter em conta que o grosso das ligações de Pernambuco com Portugal se fazia com o porto de Lisboa, como a Tabela 5.1. demonstra, e que, portanto, era a comunidade mercantil da cabeça do reino que tinha preeminência nos contatos com a praça do Recife. Lisboa, aparece dominando de 80% a 90% dos destinos, seguidos em menor grau pelo Porto e pelas Ilhas (da Madeira e São Miguel) e tanto as mudanças perpetradas pela CGPP como pelo fim do sistema de frotas não alteraram esse quadro. África e Brasil não estão considerados.

Tabela 5.1. Destinos das embarcações de Pernambuco, anos selecionados

Anos	Pernambuco		%	Fontes
	Destinos	Embarcações		
1757	Lisboa	21	80,77	D. 6992 e 6997
	Porto	5	19,23	D. 6992 e 6997
	Total	26	100	D. 6992 e 6997
1766	Lisboa	16	84,21	Mapas de carga
	Porto	3	15,79	Mapas de carga
	Total	19	100	Mapas de carga
1775	Lisboa	18	90	Mapas de carga
	Porto	2	10	Mapas de carga
	Total	20	100	Mapas de carga
1788	Lisboa	28	90,32	Junta do Comércio, mç. 10 (cx. 38)
	Porto	3	9,68	Junta do Comércio, mç. 10 (cx. 38)
	Total	31	100	Junta do Comércio, mç. 10 (cx. 38)
1789	Lisboa	29	87,88	Junta do Comércio, liv. 455
	Porto	3	9,09	Junta do Comércio, liv. 455
	S. Miguel	1	3,03	Junta do Comércio, liv. 455
	Total	33	100	Junta do Comércio, liv. 455
1796	Lisboa	35	79,55	D. 13634
	Porto	8	18,18	D. 13634
	S. Miguel	1	2,27	D. 13634
	Total	44	100	D. 13634
1806	Lisboa	45	81,82	Mapas de carga
	Porto	8	14,55	Mapas de carga
	S. Miguel	1	1,82	Mapas de carga
	Madeira	1	1,82	Mapas de carga
	Total	55	100	Mapas de carga

5.1. Comissários residentes

Embora pensando no comércio britânico com suas colônias, as assertivas de Jacob Price também são de extrema utilidade para se compreender o comércio colonial português. Como já visto, para ele o sistema de correspondência, com o mercador residente trabalhando sobre o regime de comissões, era a forma mais flexível de

agenciamento para o mercador metropolitano, pois lhe economizava recursos quando comparado com outras formas contratuais. Para além disso, o mercador residente tinha uma familiaridade maior com o território e com a comunidade mercantil com que negociava. Ele tinha mais probabilidade de saber quem eram os melhores compradores e vendedores, quem eram os caloteiros e quem eram os agentes de boa-fé que poderia confiar. Sabia melhor das sazonalidades, ou seja, quando eram os melhores momentos para comprar e para vender, etc. E como vivia *in loco*, o mercador residente tinha como saber quais os produtos mais demandados pela população, isto é, ele tinha mais informações sobre as condições de consumo, ou como os coevos diziam, sobre o “estado da terra”. Todas essas informações o mercador residente passava, via correspondência, para o mercador metropolitano. Com essas informações em mãos, o mercador metropolitano saberia quais mercadorias mandar para a colônia, na qualidade e na quantidade certa.⁵²¹

Normalmente, quando os mercadores de Lisboa mandavam fazendas ao Brasil destinadas a um ou mais comissários, as mercadorias iam por sua conta e risco. Isso quer dizer que se acontecessem perdas ou danos nas cargas durante a viagem, quem arcaria com os custos eram os homens de Lisboa. Também por sua conta e risco ficavam as vendas na colônia. Caso não fosse possível vender as mercadorias no tempo e no valor desejado ou caso sofressem calotes, os comissários em Pernambuco se eximiam do risco, pois as fazendas haviam chegado a Recife por “conta e risco” do mercador de Lisboa. Mas se tudo desse certo, a mesma quantia remetida em fazendas, digamos 3.609.245 réis, seria vendida/trocada pelo igual valor – ou valor próximo - em produtos coloniais. Esse foi o caso da consignação entre os irmãos Antônio Caetano Tavares e Joaquim José Tavares, em Lisboa, com Manuel de Souza Braga e Luis Pacheco de Medeiros, em Pernambuco no ano de 1798. O papel desses comissários em Pernambuco era o de estritamente trabalharem com as ordens e os valores demandados de Lisboa.⁵²²

Na colônia, um mercador que trabalhasse por comissões fazia o seguinte percurso depois de vender as fazendas de seu correspondente. Ele adquiria as mercadorias diretamente dos produtores ou de outros mercadores (açúcar e algodão, por exemplo) e pagava as despesas de seus deslocamentos e armazenamentos, como com carretos,

⁵²¹ ZAHEDIEH, Nuala. *The Capital and the Colonies: London and the Atlantic Economy (1660-1700)*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010, p. 67.

⁵²² ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 184, f. 36.

guindastes, armazéns, impostos e, às vezes, os fretes da viagem ultramarina. Somando a compra e custos, o mercador colonial calculava a sua comissão. No caso de um mercador não identificado em Pernambuco, suas comissões variavam de 2% a 3%, no começo do século XIX.⁵²³ Eram valores fixos, o que quer dizer que o ganho com comissões variava conforme o tamanho das negociações que fizesse. De setembro de 1801 a novembro de 1807, esse mercador fez 172 negociações comissionadas, que ao todo lhe renderam mais de 10 contos. A média com ganhos de comissão ficaram em 60 mil réis, com um máximo de 1.220.364 réis, e um mínimo de 1.600 réis. A atividade de comissário tomava a maior parte do seu expediente, de vez que as negociações que fazia por conta própria somavam apenas 43 operações. Contudo, eram nessas negociações que fazia por conta e risco que esse mercador conseguia auferir os maiores rendimentos.⁵²⁴ No total, durante seis anos, esse mercador investiu mais de 68 contos em remessas para Portugal, Angola, Paraíba e Maranhão, conseguindo retornos de mais de 12 contos. A média de sua lucratividade foi de 18%, com negociações que renderam, no máximo, 109,03 % de lucro e no mínimo, um prejuízo de -16,10%. Aliás, somente 5 de suas 43 operações deram prejuízos.⁵²⁵

Quando esse mercador mandava mercadorias por sua conta e risco ele as remetia para seu correspondente em Lisboa, o grande homem de negócios Manuel de Souza Freire e Companhia. Numa vez, o mercador em Pernambuco remeteu 809.000 réis materializados em 33 sacas de algodão para Souza Freire, em 26 de maio de 1803. Em 17 de dezembro de 1804 os algodões foram vendidos em Liverpool por 1.118.625 réis, deduzidas as despesas. E, finalmente, em 8 de janeiro de 1805, o mercador desconhecido, recebeu a fatura das vendas de Souza Freire. Ele demorou mais de ano e meio para

⁵²³ IAHGP. Códice 171, f. 85,86 e 91. Conferir apêndice XI para as operações detalhadas desse mercador.

⁵²⁴ Somando todos os mercadores no reino com que esse mercador desconhecido tinha contatos, tanto para trabalhar como comissário como para realizar transações por sua conta e risco, eles chegavam ao número de 49.

⁵²⁵ A média de lucratividade desse mercador, que negociava açúcar e algodão por conta própria, está abaixo das lucratividades que José Jobson de A. Arruda encontrou para o período de 1796 a 1811, as quais giravam em torno de 40 a 70%. Cf. ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 567. Para um debate a respeito dos lucros no comércio colonial, veja-se a crítica de André Arruda Villela aos percentuais de lucratividade aferidos por Jobson de A. Arruda; entretanto, esse autor não propõem nenhuma nova estimativa de lucratividade. Cf. VILLELA, André Arruda. Exclusivo metropolitano, “superlucros” e acumulação primitiva na Europa pré-industrial. In: *Topoi*, v. 12, n. 23, jul.-dez. 2011, p. 4-29. Para a resposta as críticas de Villela, cf. ARRUDA, José Jobson de Andrade. Superlucros: a prova empírica do exclusivo colonial. In: *Topoi*, v. 15, n. 29, p. 706-718, jul./dez. 2014. Para resposta a crítica de Arruda, cf. VILLELA, André Arruda. Diferenciais de preço no comércio colonial não servem como medida de margens de lucro. In: *Topoi* (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 16, n. 31, p. 729-740, jul./dez. 2015. As médias desse mercador de Pernambuco se assemelham mais com a lucratividade das negociações feitas entre um mercador da Bahia e de Lisboa, entre 1799-1814. Nelas, os lucros de venda em Lisboa eram de 19%. Cf. LUGAR, Catherine. *The merchant community of Salvador, Bahia, 1780-1830*. New York: State University of New York at Stony Brook, [tese de doutorado] 1980, p. 142-143.

concretizar a negociação e lucrou 369.626 réis, isto é, 38%.⁵²⁶ Mas era um caso extremo, talvez porque envolvesse remeter o algodão para fora de Portugal. Na maioria das negociações por conta e risco desse mercador, a concretização das vendas em Portugal, por exemplo, demoravam bem menos, coisa de 4 a 6 meses.

Os custos em Lisboa, para quem mandasse mercadorias por conta e risco da colônia, eram bem altos quando comparados com os custos praticados em Pernambuco. Veja-se o percurso dos custos de uma negociação em 1807. O mesmo mercador desconhecido conseguiu levantar 2.126.807 réis na forma de gêneros tropicais em Pernambuco (26 caixas de açúcar, 20 sacas de algodão e 162 meios de sola). Do montante, teve que acrescentar mais 50.220 em custos e em impostos na colônia. Essas mercadorias foram remetidas e vendidas em Lisboa e geraram um valor de 5.996.555 réis. Desse valor, 1.445.900 réis (24%) foram destinados a pagar despesas (como impostos, custos e comissões) em Lisboa. Então, os custos para os mesmos produtos variavam bastante entre os espaços coloniais e metropolitanos, conforme informa a Tabela 5.2.

Tabela 5.2. Custos de um mercador em Pernambuco em 1807.

Custos	
Em Pernambuco	Valores (réis)
Caixas de açúcar (peso, marca, carreto, guindaste, armazenamento e conserto)	32.300
Meios de Sola (carreto)	260
Sacas de algodão (subsídio)	17.660
Total	50.220
Em Lisboa	Valores (réis)
Frete de 26 caixas de açúcar	473.700
Descarga	14.300
Direitos de alfândega	446.369
Transporte da alfândega até a balança	25.310
Despacho	5.200
Frete e descarga de 20 sacas de algodão	131.057
Direitos e mais despesas na Casa da Índia	170.068
Comissão de venda 3%	179.896
Total	1.445.900

Fonte: IAHGP. Códice 171, f. 231-232.

⁵²⁶ IAHGP. Códice 171, f. 93-94.

Negociações entre mercadores onde os maiores custos incidiam no espaço metropolitano, com os fretes e os direitos de alfândega tomando a dianteira. Essas informações chamam a um breve comentário das assertivas de Valentim Alexandre sobre o tema. Alexandre acredita que os lucros de reexportação eram nulos ou muito reduzidos, nomeadamente para o comércio com o açúcar e o algodão. Ele chega a essa conclusão comparando os preços das mercadorias em Portugal e os preços de venda para os mercados europeus, por meio da documentação das balanças de comércio. Observando os números cruamente, chega-se que o açúcar deveria render um lucro de 25% a 50% e o algodão deveria render um lucro de 40% a 70%.⁵²⁷ Até aqui, nenhum problema. Essas cifras comprovariam que as reexportações de gêneros tropicais tinham margens de lucros significativas. Contudo, Valentim Alexandre cometeu um pequeno deslize que viciou completamente suas conclusões, a ponto de dizer que o comércio de reexportação poderia ser nulo ou reduzido para os mercadores portugueses. Erro semelhante, mas por outros motivos, incorreu André Arruda Villela. O problema é que ambos partiram do pressuposto de que os preços das balanças não continham os custos de deslocamento. É do conhecimento, agora com as informações dos mapas de carga vistas no capítulo anterior e retomadas aqui, que existiam custos agregados nas balanças, contudo, não se sabe se eles compunham a sua totalidade. E isso é devido ao caráter da própria documentação. Faz-se necessário lembrar que os preços ventilados nas balanças eram obtidos por meio de sondagens a mercadores que provavelmente estimavam as médias dos preços praticados em Lisboa.

De toda forma, a confusão reside no pressuposto de que os custos de deslocamento (fretes e comissões, por exemplo) não estariam embutidos nos preços de Portugal, mas sim nos preços de venda para a reexportação. Procedendo assim, os lucros acima mencionados devem, segundo Valentim Alexandre, ser subtraídos em 30% na reexportação, esta última porcentagem representando os custos de deslocamento das mercadorias no percurso Brasil-Portugal. Por exemplo, se um mercador aferisse um lucro de 25% na reexportação, ele deveria subtrair daí 30%, ficando com um prejuízo de 5%. O problema nessa abordagem de Valentim Alexandre é que os custos de deslocamento já haviam sido embutidos nos preços de Portugal. O que o pesquisador fez foi simplesmente dobrar os custos, quando na verdade isso não precisava ser feito. O Gráfico 4.8

⁵²⁷ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime Português*. Porto: Edições Afrontamento, p. 38.

comparando os preços em Pernambuco, por meio da documentação dos mapas de carga, com os preços em Lisboa, por meio das balanças de comércio, evidencia a diferença nos valores, indicando que os preços em Lisboa haviam sido aumentados por custos operacionais, e igualmente, as operações do mercador desconhecido apontam para a mesma coisa.

Tanto os custos de deslocamento estimados por Valentim Alexandre, de 30%, como os custos do mercador de Pernambuco, de 24%, se enquadram nas percentagens extraídas do cruzamento dos preços dos mapas de carga com as balanças de comércio. Para o açúcar a média de custos de deslocamento foi de 57% e para o algodão foi de 16%. Observando o diferencial dos preços da colônia com os preços da metrópole, a comparação fica de acordo com a Tabela 5.3.

Tabela 5.3. Diferença dos preços do açúcar branco e do algodão em Pernambuco e em Lisboa (1796 a 1807)

Anos	Açúcar Branco			Algodão		
	Lisboa	Pernambuco	Diferença (%)	Lisboa	Pernambuco	Diferença (%)
1796	2.200	1.550	42%	5.800	5.747	1%
1797	2.400	1.440	67%	5.800	5.631	3%
1798	2.650	1.468	81%	6.400	5.994	7%
1799	3.000	1.620	85%	7.200	6.343	14%
1800	2.600	1.300	100%	8.600	6.868	25%
1801	2.100	1.540	36%	8.800	6.790	30%
1802	1.450	1.357	7%	6.560	6.272	5%
1803	2.250	1.300	73%	7.520	6.527	15%
1804	2.400	1.408	70%	7.360	6.668	10%
1805	2.375	1.825	30%	7.680	6.652	15%
1806	2.350	1.601	47%	7.520	6.114	23%
1807	2.300	1.527	51%	7.680	5.489	40%

Fonte: Os preços de Pernambuco se encontram nos mapas de carga, cf. Apêndice I – Tabela 4. IA e Tabela 14. IA. Os preços do açúcar e do algodão em Lisboa se encontram em ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*, op. cit, p. 360-361, 368-369 e 375-376.

Inserido nessa querela, André Villela se esforçou em demonstrar que não era possível auferir taxas de lucratividade mediante as balanças de comércio, pois nelas

faltavam justamente os custos de deslocamento, entre outros.⁵²⁸ Com os novos dados apresentados aqui, pode-se afirmar o contrário. Entretanto, como é desconhecido se as balanças apresentam todos os custos de operacionalidade, mantém-se a incógnita sobre a possibilidade de auferir taxas de lucratividade por essa fonte.

Os fretes eram um dos maiores custos para esses mercadores. Momentos depois em que a regulação dos fretes foi abolida em 1796, os mercadores residentes que negociavam por sua conta e risco foram talvez os mais afetados por essa medida. Os fretes subiram de tal maneira que alguns preferiam não remeter mercadorias. Por outro lado, alguns contornavam essa situação remetendo como comissários, pois nessa modalidade de agenciamento eles não pagavam os fretes, e quanto maior a conta da remessa, maior era a sua comissão.⁵²⁹ Ou seja, quem pagava os fretes eram os mercadores de Lisboa, mas por outro lado quem tirava vantagem disso eram os comissários residentes na colônia. A liberação dos fretes, nesse sentido específico, favoreceu os comissários residentes, mas prejudicou suas negociações por conta e risco.

Num raciocínio inspirado em Jacob Price, pode-se conjecturar com a mais perfeita segurança que os agentes comissionados na colônia, depois de um certo tempo acumulando as rendas de suas comissões poderiam se tornar grandes mercadores locais, o que, doravante, os permitiria realizar investimentos nos setores abertos à rentabilização, tal como qualquer mercador na Europa, vertendo parte de sua riqueza em arrematações de contratos, compras de engenhos e outros bens imóveis.⁵³⁰ À luz desses comentários, volte-se ao caso do mercador de Pernambuco que infelizmente se desconhece o nome. Em 6 anos ele conseguiu mais de 60 contos para fazer negociações por sua conta e risco. Ora, tanto capital não pode ter vindo somente dos seus ganhos de comissão, que ficaram em 10 contos, mais ou menos, no mesmo período. Ele bem que poderia ter outros negócios que a fonte não informa, ou simplesmente poderia ter poupado grandes quantias durante a sua atividade mercantil. Mas há outra frente de hipóteses que se abre para entender esse descompasso: a possibilidade que os mercadores tinham de levantar créditos.

⁵²⁸ VILLELA, André Arruda. Diferenciais de preço no comércio colonial não servem como medida de margens de lucro. In: *Topoi* (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 16, n. 31, p. 729-740, jul./dez. 2015, p. 733.

⁵²⁹ Era isso que falava o governador D. Tomás José de Mello em 1798. Cf. APEJE, CC. 09. f. 6.

⁵³⁰ PRICE, Jacob. "Transaction costs. A note on Merchant credit and the organization of private trade", *op. cit.*, p. 280.

Existiam agentes na colônia - pequenos mercadores, moradores, funcionários públicos e até produtores - que não possuíam conexões transatlânticas. Quando desejavam mandar mercadoria para fora, o faziam por meio de mercadores que tinham trânsito nesses circuitos. Daí reside parte da explicação. Um mercador com contatos, tinha a possibilidade de reunir diversos tipos de capitais, sejam grandes ou pequenos. A outra parte da explicação está no fato de que esse mercador poderia receber créditos de vários outros mercadores da praça do Recife, do reino, ou até de outras praças da Europa. Um caso tirado dos cartórios de Lisboa ajuda a deixar essa última relação mais clara. José da Silva Maine, residente em Pernambuco, havia recebido de diversos credores de Lisboa a vultosa quantia de 26.805.879 réis, a maioria em forma de letras e algum pouco em fazendas. Maine se comprometia a satisfazer os credores “conforme lhe for possível” com remessas de gêneros coloniais, despachando mercadorias exclusivamente para eles. O interessante nesse contrato de obrigação era que todas as remessas que Maine faria de Pernambuco iam “por sua conta e risco”, com os credores se eximindo de qualquer responsabilidade. É um caso que abre precedentes, pois quer dizer que nem todo mercador em Recife que mandava mercadorias “por sua conta e risco” trabalhava com capitais próprios.⁵³¹ A mesma coisa acontece quando se toma a perspectiva do mercador metropolitano, que poderia angariar fazendas e créditos de vários agentes de modo a realizar negócios com o Brasil.

Os comissários residentes em Pernambuco, assim como em qualquer praça, poderiam ter atitudes desonestas, maquiando as vendas e as compras ou mesmo dando calotes nos seus representantes metropolitanos. Mesmo um grande mercador de Pernambuco, Manuel Gomes dos Santos, que foi uma figura de alta projeção dentro dos quadros dirigentes da CGPP e um dos maiores homens de negócios no período de comércio livre – ou seja, tudo para ser alguém com reputação inquestionável - chegou a dar calote em um de seus representantes. Em 1780 e 1781, “depois de extinta a Companhia Geral daquela capitania” ele recebeu de Antônio Ferreira de Mesquita diversas carregações de fazendas na importância de 7.496.901 réis. Até 1784, Manuel Gomes dos Santos havia pago 2.694.533 réis. Pagou outra parcela da dívida no ano seguinte, mas continuou devendo pouco mais de um conto, o qual só conseguiu saldar no ano de 1796, depois de negociações entre os louvados que chegaram à conclusão de que

⁵³¹ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 36, liv. 190, f. 130v-131. Contrato de obrigação de 1800. Quem fazia a ligação entre Maine e os credores era um dos grandes negociantes de Lisboa, e um dos grandes transportadores daquela época, Bento José Pacheco.

a dívida deveria ser paga. Mas apesar de pagar as dívidas, Gomes dos Santos foi chamado também para pagar os juros. Estes, os louvados não acharam certo pagar, já que a “transação”, nem pelo lado de Mesquita nem pelo lado de Santos, pré-estipulava qualquer operação de juros.⁵³²

Não há como responder se eram os mercadores residentes ou os metropolitanos que emprestavam, fiavam e adiantavam mais. João Fragoso e Manolo Florentino asseguram que foram os “agentes residentes” que “majoritariamente” garantiam as cadeias de adiantamento/endividamento no Rio de Janeiro.⁵³³ Eles chegam a essas conclusões observando apenas os valores declarados e os nomes dos agentes. Uma limitação que deve ter sua raiz na própria natureza das fontes registradas no Brasil (inventários post-mortem, processos de falência, administração de bens de ausentes, de seguros e correspondência comercial) que provavelmente não informam a raiz, de fato, dos créditos, somente as pessoas que estavam responsáveis por eles naquele momento. Como se verá mais à frente, os mercadores em Recife, que eram sócios de mercadores lisboetas – uma modalidade de agenciamento diferente da comissão –, trabalhavam com créditos que derivavam de outros mercadores de Portugal. Na verdade, foram poucos os indícios que apontam para uma preeminência dos capitais residentes pernambucanos no financiamento do comércio rumo a metrópole. Resultado semelhante à assertiva de Jorge Pedreira quando diz que “quase até o final do século XVIII, as praças mercantis brasileiras não tinham autonomia nas relações comerciais com a metrópole.” Mesmo os maiores homens de negócio da colônia “agiam como comissários e consignatários dos homens de negócio de Lisboa”.⁵³⁴ O caso do mercador estante em Pernambuco, Manuel Gomes dos Santos, é um deles.

⁵³² 1796, maio, 28, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interino da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre o requerimento do negociante do Reino, Antônio Ferreira de Mesquita, pedindo que obrigue Manoel Gomes dos Santos, negociante do Recife e seu antigo correspondente, a saldar dívidas da última remessa de gêneros que lhe fizera. Anexos: 15 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 193, D. 13288. A procuração para cobrar a dívida de Manuel Gomes dos Santos se encontra em: ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 155, f. 33-33v.

⁵³³ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma sociedade colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790 - c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 205 e 206.

⁵³⁴ PEDREIRA, Jorge. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822)*. Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, tese de doutorado, 1995, p. 330.

Uma forma para entender melhor o sistema de comissões no comércio luso-brasileiro é comparando-o com outros lugares e o exemplo do comércio da Inglaterra com as suas colônias pode ajudar a aclarar algumas questões. Desde o final do século XVII até o fim do período colonial, a organização do comércio entre a Inglaterra e suas colônias na América foi feita pelo “sistema de comissões”. Contudo, essa forma de organização era diferente daquela do mundo português. Embora as comissões sejam comuns nos dois impérios, na parte do Atlântico Norte essa forma de organização era, grosso modo, o contrário da forma praticada pelos portugueses. No Caribe, nomeadamente em Barbados e Jamaica, os plantadores americanos remetiam - eles mesmos por sua conta e risco – os açúcares para os mercadores em Londres os venderem. Nesse caso, os comissários, portanto, eram os agentes instalados na metrópole, desaparecendo, assim, o mercador colonial como intermediário, e o produtor era, ao mesmo tempo, um mercador que negociava por conta própria. Existiam os mercadores não-produtores no espaço colonial, mas eles se especializavam somente em importar produtos da metrópole, não se metendo no negócio da exportação de gêneros coloniais. Também tinham grande parte na importação de escravos, mas que na verdade eram financiadas pelos mercadores de Londres. Já com o tabaco de Chesapeake, o grosso operacional desse negócio residia nas mãos de mercadores instalados na colônia ou manejados a distância pelos mercadores residentes na Inglaterra. Essa era, talvez, a modalidade operacional mais semelhante com o que ocorriam no Império português. Já o comércio do Norte da América era controlado, basicamente, pelos mercadores residentes na colônia.⁵³⁵

Além disso, no mundo colonial britânico, existia uma separação mais ou menos nítida entre comércio e financiamento.⁵³⁶ Para o período de 1680 a 1730, embora existissem pequenas extensões de crédito dos mercadores britânicos para os plantadores e mercadores na colônia, o grosso do financiamento colonial vinha do próprio mercado colonial. Mas após 1730 os comissários britânicos, que vendiam os gêneros dos coloniais na metrópole, passaram a estender crédito para as colônias de forma bem mais ampla e profunda. Os mercadores que atuavam independentemente, isto é, sem vínculos de comissão, passaram a emprestar para as colônias também. Essa mudança de atitude dos

⁵³⁵ NASH, R. C. The organization of trade and finance in the British Atlantic economy, 1600-1830. In: COCLANIS, Peter A. (Edit) *The Atlantic economy during the seventeenth and eighteenth centuries. Organization, operation, practice and personnel*. South Carolina: University of South Carolina Press, 2005, p. 98-103.

⁵³⁶ Ibidem, p. 106.

mercadores britânicos é explicada por Nash através de algumas razões. 1) Os holandeses começaram a investir com mais força nos mercados do Noroeste europeu, o que fez os capitais britânicos ficarem relativamente ociosos, acabando por serem reinvestidos nas colônias. 2) As taxas de retorno dos títulos da dívida pública britânica caíram, e os mercadores começaram a investir no fornecimento de crédito para as colônias, cujas taxas de juros eram boas, de 5% a 8%. 3) Os pagamentos das dívidas, pelos coloniais, estaria mais assegurada após 1730, pois o crescimento econômico fez aumentar o número de bens que serviriam de colateral. E, fora isso, a legislação protegia os credores. O capital investido nas colônias provinha - além dos fundos derivados das próprias atividades mercantis dos mercadores - de levantamentos feitos por meio de “proprietários de terras, viúvas e de mercadores aposentados”. Porém, a forma mais importante de financiamento vinha através dos atacadistas de manufaturas (não os produtores, mas os compradores de manufaturas, isto é, os grandes compradores de tecidos).⁵³⁷

O sistema de comissões passava por todas essas regiões da América britânica e Nash estima, apesar de não citar fontes, que 80% do comércio entre essas localidades foi feito pelos “canais de comissão”. E ainda releva que outros historiadores defendam justamente o contrário, que não era o sistema de comissões que imperava, mas sim aqueles negócios feitos por mercadores independentes, ou seja, aqueles negócios por conta e risco.⁵³⁸ Essa parece ser uma crítica dirigida a Jacob Price. Também de acordo com Price, os produtores poderiam mandar suas mercadorias para os comissários na Europa, sem a necessidade de um mercador intermediário nas colônias. Mas poucos produtores faziam isso. Para as colônias britânicas e francesas, Price estima que só 10% dos plantadores se utilizavam dessa estratégia. Uma das razões para os plantadores assim o fazerem era porque os desembolsos com fretes e seguros (os famosos custos de transação) poderiam ser muito altos, principalmente em momentos de guerras.⁵³⁹ Os riscos nesse cenário eram mais compartilhados com os plantadores vendendo aos comerciantes coloniais.

Mas o que possibilitou aos plantadores mandarem por sua conta os gêneros a metrópole e fazer os mercadores britânicos trabalharem como agentes comissionados?

⁵³⁷ Ibidem, p. 123-126. Entretanto, Nash deixa de explicar porque os coloniais deixaram, assim, de bom grado, de participar do negócio do financiamento.

⁵³⁸ Ibidem, p. 104-105.

⁵³⁹ PRICE, Jacob. “Transaction costs. A note on Merchant credit and the organization of private trade”, *op. cit.*, p. 282.

Nash responde que: 1) Existia uma classe rica de plantadores que poderia “absorver os riscos inerentes” de uma negociação independente. 2) Pelo fluxo migratório que levou alguns plantadores a irem ou voltarem para a Inglaterra, possibilitando construir redes de comissões e de influências. 3) Ao consignar suas safras aos mercadores em Londres, os plantadores se eximiam da responsabilidade das vendas. Fora isso, açúcar e tabaco, eram de boa saída na Europa, o que facilitava a venda. Contudo, ele abre uma exceção a sua argumentação. Na conjuntura de guerra de 1689 a 1713, quando os preços do açúcar aumentaram, assim como os custos de proteção, os plantadores achavam melhor vender seus gêneros aos mercadores coloniais, porque assim conseguiam bons preços e se eximiam dos riscos da viagem ultramarina. Mas em tempos de paz e normalidade – isto é, de maior concorrência – os plantadores, para ganharem margens maiores de lucro, remetiam por sua conta e risco os seus açúcares para os comissários na Inglaterra.⁵⁴⁰

As taxas de comissão não deveriam variar muito entre as diferentes praças da Europa e da América. Na Holanda, a comissão para comprar e para vender era normalmente de 2% em cada operação, entre os séculos XVII e XVIII. Na Inglaterra e França, com seus comércios com as colônias, as comissões variavam de 2,5% a 5%.⁵⁴¹ Uma comissão em Maryland, em 1737, era de 2,5% para remeter. A mesma porcentagem aparece para um comissário em Londres no ano de 1775.⁵⁴² Aparentemente, as taxas de comissão em Pernambuco foram caindo ao longo do século XVIII. Miguel Dias Santiago, estante em Olinda no ano de 1600, cobrava 8% de comissão para vender fazendas e 5% para comprar açúcar.⁵⁴³ João Gonçalves Reis, comissário de um mercador de Lisboa – o bem conhecido Francisco Pinheiro - no começo da década de 1700, ganhava 6% para vender os produtos metropolitanos, 4% para comprar os gêneros coloniais e 2% para fazer cobranças.⁵⁴⁴ Como já dito, o mercador desconhecido em Pernambuco praticava taxas de 2% e 3% para comprar os gêneros coloniais e remetê-los a metrópole. A mesma taxa que Domingos da Costa, outro comissário em Pernambuco, tirava em 1805 pelo trabalho de

⁵⁴⁰ NASH, R. C. The organization of trade and finance in the British Atlantic economy, 1600-1830, *op. cit.*, p. 106-108.

⁵⁴¹ PRICE, Jacob. “Transaction costs. A note on Merchant credit and the organization of private trade”, *op. cit.*, p. 279.

⁵⁴² SHEPHERD, John e WALTON, Gary. *Shipping, Maritime trade and the economic development of colonial North America*. Cambridge: Cambridge University Press, 1972, p. 55-56.

⁵⁴³ STRUM, Daniel. *O Comércio do Açúcar: Brasil, Portugal e Países Baixos, 1595 – 1630*. Rio de Janeiro: Versal São Paulo, 2012, p. 443 e 446.

⁵⁴⁴ LISANTI, Luis. *Negócios coloniais. Uma correspondência comercial do século XVIII*. Vol. 1. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973, p. 135-146.

ter comprado caixas de açúcar e as ter remetido para Lisboa.⁵⁴⁵ As comissões em Lisboa parecem ter, igualmente, baixado. No início do século XVII um comissário na capital do reino vendia açúcar para seus representantes coloniais por 4% a 5%. Também é de conhecimento que, por volta de 1793, um comissário que atuava em Lisboa com efeitos vindos do Brasil recebia 1% para cobrar e 2% para vender.⁵⁴⁶ Talvez pela quantidade aumentada de mercadores, as taxas de comissão foram caindo devido à concorrência entre eles. E supostamente, as maiores taxas de comissão na colônia apontam para a dificuldade maior em fazer negócios na América. Ou, como Daniel Strum conjectura, comissões maiores poderiam ser uma forma de compensar os deslocamentos e residência dos agentes no ultramar.⁵⁴⁷ Mas o essencial a reter dessas cifras é que os ganhos de comissão não eram necessariamente graças às taxas, que eram bem semelhantes no final do setecentos, mas tinham mais a ver com as quantidades transacionadas e os volumes de negociações dependiam muito dos laços de confiança entre os agentes. Quanto mais o comissário na colônia se mostrasse confiável mais chances ele tinha de ser agraciado com mais contratos.

Mas um ponto muito importante da diferença das formas de comércio entre o mundo português e o mundo britânico diz respeito não exatamente ao âmbito das trocas propriamente dito, mas sim no modo como os produtores no Caribe inglês conseguiram se capitalizar de tal forma a ponto de se diferenciarem dos produtores pernambucanos, quase sempre endividados e dependentes dos créditos mercantis. O segredo, no caso britânico, estava no modo como os plantadores do Caribe configuraram as suas cadeias produtivas. Recorde-se que no caso do Brasil a produção era dispersa. Vários lavradores colhiam a cana e a entregavam a um terceiro, o senhor de engenho, que também poderia arrendar terras aos lavradores. Já nas ilhas do Caribe, a produção era centralizada, ou seja, os lavradores moíam a cana em seus próprios engenhos. Barbados, no princípio, tinha uma estrutura produtiva semelhante à brasileira, com vários lavradores ou rendeiros que entregavam a cana ao moinho do senhor de engenho. Isso, entretanto, mudou com o *boom* açucareiro da segunda metade do século XVII. Os grandes plantadores foram substituindo lavradores e rendeiros por seus próprios escravos. Esse sistema centralizado se

⁵⁴⁵ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 67, n.º 10, cx. 67.

⁵⁴⁶ ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 69.

⁵⁴⁷ STRUM, Daniel. *O Comércio do Açúcar*, op. cit, p. 450.

concretizou por volta de 1680. Os antigos lavradores e rendeiros tiveram que migrar. E o sistema centralizado foi se mostrando o mais produtivo.⁵⁴⁸

O Brasil deixou de seguir o modelo centralizador não por causa de um suposto atraso ou arcaísmo por parte de seus plantadores. Centralizar a produção, significava cortar intermediários como lavradores e rendeiros e substituí-los por escravos. E conseguir escravos era algo que exigia capital. Isso pesava em favor dos produtores de Barbados que tinham consistentes linhas de crédito com os grupos mercantis da Inglaterra e também por causa do sistema legal que protegia os credores. Na certeza de que seriam apoiados pelas instâncias legais, os credores emprestavam com mais facilidade e com taxas de juros menores. No Brasil, pelo contrário, o crédito era mais difícil de se conseguir, uma vez que os credores só tinham como garantia para reaver seus capitais a execução das safras e não dos equipamentos e escravos, um enquadramento legal que favorecia os devedores. Isso implicava em riscos para os credores e os incentivava a não emprestarem com tanta facilidade. Mais do que isso, nesse cenário, as taxas de juros seriam maiores.⁵⁴⁹

Toda essa comparação entre Brasil e o Caribe colonial foi extraída do trabalho de Russell Menard, que coloca frente a frente a Bahia com Barbados. Mas se se comparar com Pernambuco as diferenças ficam ainda mais evidentes, principalmente na primeira metade do século XVIII. Assim, além da estrutura produtiva do Caribe cortar os intermediários, com os lavradores sendo substituídos por escravos, os plantadores estavam amparados pelos créditos a baixo custo, de vez que a legislação dava maiores

⁵⁴⁸ MENARD, Russell. Law, credit, the supply of labour, and the organization of sugar production. In: McCUSKER, John; MORGAN, Kenneth. *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p. 154-155 e 158. São essas mudanças no Caribe que viabilizaram o emprego do termo “revolução do açúcar” exclusivamente para essa área, e não para a colônia do Brasil. Cf. HIGMAN, B. W. The sugar revolution. *The Economic History Review*, New Series, Vol. 53, No. 2 (May, 2000), p. 229.

⁵⁴⁹ MENARD, Russell. Law, credit, the supply of labour, and the organization of sugar production, *op. cit.*, p. 159-161. Segundo Daniel Strum, o crédito a senhores de engenho e a nobres era uma questão delicada. Apesar das posses de senhores e nobres, faltava-lhes liquidez. “Além disso, sua influência política podia prejudicar a recuperação do crédito.” “[...] os mercadores no Brasil exigiam grandes juros para comprar açúcar antecipadamente dos senhores de engenho e lavradores, pois se expunham a um grande risco de inadimplência devido a secas, pragas, revoltas de escravos, epidemias, etc. Aparentemente, porém, a principal causa para os altos juros seria a pouca confiança dos mercadores nos produtores de açúcar. Os senhores de engenho (e lavradores) endividavam-se com muitos credores e eram pródigos em seus gastos. Além disso, haviam se tornado relativamente imunes à execução por dívidas, e, mesmo quando se podia executá-los, os processos delongavam-se por anos a fio e, por alguns anos, a Coroa concedeu-lhes moratória para pagarem seus débitos.” Cf. STRUM, Daniel. *O Comércio do Açúcar*, *op. cit.*, p. 362. O próprio modo de produção desenvolvido na Bahia – mas que pode ser estendido para Pernambuco também – de dividir as tarefas entre senhores e lavradores, era uma forma de dispersar os riscos, de acordo com Rae Flory. Cf. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, *op. cit.*, p. 31, 82-83 e 85.

garantias aos credores para o cumprimento dos contratos selados com os produtores. Isso tem a ver com o maior desenvolvimento do sistema jurídico inglês em direção a proteção dos direitos de propriedade. Coisa que no mundo mercantil português, no seu relacionamento com os produtores coloniais, ainda era incerto ou pouco claro.

Essas comparações ajudam a entender aquelas provisões da primeira metade do século XVIII, observadas no primeiro capítulo. Lendo-as, nunca fica claro o que deveria ser cumprido, se era para ser executada somente as safras ou também os bens dos produtores. E quando os produtores eram executados, logo vinha mais uma provisão para os proteger. Essa indefinição e falta de cumprimento dos contratos pode ter feito os mercadores de Pernambuco receosos e muito reticentes em emprestar, o que deve ter causado uma falta de confiança, e por conseguinte, juros maiores para empréstimos. Talvez por isso mesmo que em 1757 se regularam as taxas de juros no teto de 5% ao ano, justamente porque elas estavam ficando muito caras.⁵⁵⁰ Hipóteses a parte, já que não se sabe se os mercadores coloniais chegaram a praticar essa taxa regulada com os produtores, é do conhecimento que Bento José da Costa, mercador em Pernambuco, adiantava fazendas a outro mercador colonial cobrando juros de 25% em 1788.⁵⁵¹

O que o modelo britânico ensina de interessante é que os canais de comissão poderiam variar de intensidade conforme a conjuntura. Em momento de baixa de mercado ou de ameaças marítimas, talvez fosse do interesse da maioria se desvencilhar tanto quanto possível dos riscos que esses cenários acarretavam. Pelo contrário, quando o mercado estava aquecido e pacificado, a probabilidade de muitos quererem tomar a dianteira dos negócios, “por sua conta e risco”, aumentava. Outro ponto diz respeito a composição e ao relacionamento entre produtores e mercadores (tanto os coloniais como os metropolitanos). Ao que tudo indica, os mercadores em Portugal não financiavam diretamente os produtores no Brasil. Ao invés, adiantavam crédito e fazendas aos mercadores residentes e eles sim, financiavam ou adiantavam fazendas fiadas aos produtores.⁵⁵² O que poderia acontecer também era esses mercadores residentes, com

⁵⁵⁰ SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa desde a ultima compilação das ordenações [...]*. Vol. 1. Lisboa: Tip. Maignense, Correia da Cunha, 1830-1849, p. 486-488. Sobre as questões de crédito em Portugal, cf. ROCHA, Maria Manuela; SOUZA, Rita Martins de. Moeda e crédito. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da. (Org.) *História económica de Portugal. 1700-2000. O século XVII, vol. 1*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005, p. 209-236.

⁵⁵¹ IAHGP. Códice 169, f. 9v.

⁵⁵² Nas Índias britânicas, como A. D. Smith estudou, existiam plantadores que recebiam créditos diretamente de mercadores na Inglaterra. Cf. SMITH, A. D. *Slavery, Family and Gentry Capitalism in the British Atlantic: The World of the Lascelles, 1648-1834*. Cambridge: Cambridge University Press, 2006, p.

capitais metropolitanos, adiantarem fazendas a outros mercadores (varejistas) na colônia, os quais, por sua vez selavam negociações com os produtores.

Em 1715, Julião da Costa Aguiar, comissário em Pernambuco do mercador de Lisboa, Francisco Pinheiro, não conseguia cobrar os devedores porque as muitas chuvas fizeram impossível os donos levarem as caixas ao Recife para saudarem os empenhos. Isso foi dificultado ainda mais pelo pouco tempo em que a frota ficou aferrada no porto. Julião se desculpava a Francisco escrevendo que nem poderia ter acionado a justiça para “molestar” os devedores, já que no tempo em que a frota ficava esperando carga, os serviços dos escrivães e tabeliões eram suspensos. Confessava que, mesmo se tivesse conseguido acionar a justiça, parecia-lhe “uma coisa tirana” os devedores terem as caixas e “contudo serem executados”. Informava que “nesta terra não há hoje dita boa”, pois a maior parte das fazendas que tinha vendido fiado – inclusive fazendas de Francisco Pinheiro – e que esperava fosse pago na altura da estada da frota, ainda continuavam lhe devendo. Admitia que “o lidar com fazenda alheia serve mais de descrédito do que de abono, por estarem os devedores sem alguma vergonha”. Finalizava a carta tentando tranquilizar Francisco Pinheiro, garantindo-lhe que “partida a frota hei de cobrar ou por bem, ou por mal, de quem me deve, e com maior excesso o que a vos misse pertence, pelo desaforo que tenho experimentado.” Infelizmente Julião não informa se seus devedores eram senhores ou mercadores. É muito provável que eram mercadores, de vez que, em outra carta, de 1716, ele dizia que as fazendas que havia vendido fiado para alguns comerciantes estavam paradas: “verdade é que com os meus olhos a vejo [tafetás e panos de linho] nas suas lojas” sem eles poderem lhes dar saída e por isso não os conseguia cobrar. Já em 1717, Julião reclamava mais uma vez que não conseguia fazer as cobranças. A razão disso era que a safra havia sido bem pequena, e o açúcar “que é o dinheiro desta terra” estava chegando para poucos mercadores. Os “ministros”, vendo a baixa oferta de açúcar, impediram que os credores fizessem “penhoras, prisões e mais acessórios que são necessários para se findarem as cobranças”. Aqui, é bem provável que os devedores fossem os senhores.⁵⁵³

141-142. Assim como no caso francês com suas colônias, cf. CLARK, John G. *La Rochelle and the Atlantic economy during the eighteenth century*. Baltimore e Londres: The Johns Hopkins University Press, 1981, p. 140-141 e 150.

⁵⁵³ Cf. LISANTI, Luis. *Negócios coloniais. Uma correspondência comercial do século XVIII*, op. cit, p. 184, 192, 195 e 196.

Isso tudo aponta para uma grande capilaridade de agentes dispersos em ambos os setores (mercantis e produtivos). Muitos produtores e muitos comerciantes são características fundamentais do mercado colonial de Pernambuco. Mas isso não quer dizer que existiam traços “democráticos” nesse cenário, haja vista que todo o trânsito de agentes nesses setores estava enquadrado numa estrutura social altamente hierarquizada. Mais do que isso, a existência de muitos intermediários quer dizer duas coisas. Primeiro, o mercado e as instituições régias abriam espaço para o trânsito desses agentes. Segundo, muitos intermediários no ramo mercantil favoreciam um controle maior dos contratos selados e ajudavam a dispersar os riscos inerentes aos negócios. Ao selar acordos com um comissário na colônia os capitais dos metropolitanos estariam mais protegidos do que se fossem emprestados diretamente aos produtores, famosos por conseguirem moratórias junto às instâncias judiciais. Não deve surpreender, então, que querelas mercantis no mundo luso-brasileiro digam mais respeito às disputas entre mercadores do que entre mercadores metropolitanos e produtores coloniais.⁵⁵⁴

Nessa mesma linha de raciocínio, convém recordar do algodão. Como já dito, a sua produção era assentada num setor social e politicamente fraco, os lavradores. Isso aparte, os lavradores eram economicamente frágeis também. Eles, como os senhores do açúcar, não tinham recursos para se capitalizarem numa medida tal que tornasse possível a realização de negociações por conta e risco. Na verdade, eram os mercadores que os financiavam e ficavam encarregados das remessas para Portugal, as quais poderiam ser feitas por sua conta ou como agentes comissionados trabalhando para mercadores metropolitanos. E é justamente essa característica que contrasta com a organização do comércio do algodão das colônias inglesas. Na América (independente) e nas Índias Ocidentais britânicas existiam plantadores e mercadores que remetiam algodão por sua conta e risco e faziam os agentes metropolitanos trabalharem como seus comissários, os quais ganhavam de 1,5% a 2,5% de comissão.⁵⁵⁵ Os comissários na Inglaterra também faziam negociações em algodão por sua conta, mas o fato de os produtores coloniais igualmente conseguirem fazer isso já diz muito sobre as cadeias de comando mercantil. No Atlântico Norte, ao que parece, elas tendiam a ser menos rígidas, possibilitando o

⁵⁵⁴ Ou seja, a garantia jurídica dos direitos de propriedade deveria se fazer valer mais nas relações entre mercadores. Os processos contidos no Juízo da Índia e Mina indicam isso abundantemente, já que não foram encontradas aí processos entre produtores e comerciantes.

⁵⁵⁵ EDWARDS, Michael M. *The growth of the British cotton trade, 1780-1815*. Manchester: Manchester University Press, 1967, p. 111-112.

ingresso de produtores nos circuitos comerciais. Na colônia pernambucana, tudo leva a crer, os produtores eram privados desse negócio.⁵⁵⁶

Essencialmente, os produtores em Pernambuco não conseguiam se capitalizar a ponto de fazerem negócios por sua conta e risco. Eles sempre, ou no mais das vezes, dependiam dos mercadores, tanto para servirem como intermediários ou como simples compradores.⁵⁵⁷ Contudo, essa dicotomia poderia ser quebrada pelo tipo social do mercador-plantador (que na maior parte das vezes era um mercador que realizava investimentos no setor produtivo). E talvez com a CGPP a oposição dos dois setores tenha se flexibilizado um pouco também, haja vista que durante o seu funcionamento, conforme Érika Dias sugere, os mercadores coloniais foram migrando para o setor produtivo.⁵⁵⁸ Com o fim da companhia isso pode ter favorecido que um grupo novo, com funções mercantis e produtivas mescladas, se desenvolvesse, fazendo arrefecer a cisão tão forte entre os dois setores, comuns na primeira metade do século XVIII. Isso exclusivamente para o caso do açúcar. A produção e comercialização do algodão, por outro lado, eram ramos exercidos por setores totalmente diferentes e que não se misturavam.

Essa discussão leva necessariamente a reapreciar a categoria social do mercador-plantador (o *merchant-planter*) tão enfatizada por David Grant Smith quando estudou a comunidade mercantil da Bahia no século XVII. Segundo ele, essa era uma categoria social muito relevante e era por ela que, majoritariamente, os produtores conseguiam realizar negócios independentemente dos créditos metropolitanos. Mais do que isso, pela análise desse tipo social foi possível a Smith relativizar a separação entre produtores e mercadores. Muito embora enfatize a junção das categorias sociais de mercador e

⁵⁵⁶ A ausência dos produtores nos circuitos de exportação é sustentada também por GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2010, p. 534.

⁵⁵⁷ Por isso mesmo que não deve surpreender a ausência de proprietários de engenhos em Lisboa como um grupo de pressão que exigisse benefícios para seus interesses. No máximo, até onde foi possível observar, existiam procuradores da câmara de Igarapé e de Serinhaém em Lisboa, mas mesmo assim a câmara não representava somente os senhores de engenho, ela também representava o setor mercantil. Cf. ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 652, f. 34v-35 e Cx. 108, liv. 655, f. 52. Caso diferente, portanto, do cenário francês e inglês e do modo como os produtores coloniais atingiam as instâncias de poder de suas respectivas metrópoles. Existia um grupo de pressão dos plantadores em Paris na década de 1760, bom como um *lobby* dos produtores do Caribe inglês no parlamento. Cf. para a França: CLARK, John G. *La Rochelle and the Atlantic economy during the eighteenth century*. Baltimore e Londres: The Johns Hopkins University Press, 1981, p. 153. Para a Inglaterra: RYDEN, David Beck. *West Indian slavery and British abolition, 1783-1807*. Cambridge University Press, 2009, p. 68-70. Muito a propósito, alguns mercadores-banqueiros de Liverpool possuíam engenhos na colônia de Demerara em meados do século XVIII. Cf. HYDE, Francis E. *Liverpool and the Mersey. An economic history of a port, 1700-1970*. Newton Abbot: David & Charles, 1971, p. 19.

⁵⁵⁸ DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “As pessoas mais distintas em qualidade e negócio”, *op. cit.*, p. 309.

plantador, Smith também admite, em menor grau, a separação dos dois grupos.⁵⁵⁹ E é por esse último caminho que se procurará explorar a possibilidade dos produtores em se capitalizarem a ponto de fazerem negócios por conta e risco.

A comunidade mercantil da Bahia no século XVII tinha pouca continuidade do ponto de vista genealógico. Isso quer dizer que o grupo era sempre renovado com pessoas de fora dele, com a maior parte dos novos agentes nascidos em Portugal.⁵⁶⁰ A implicação disso era que os mercadores não fixavam residência permanente na Bahia. A sua permanência estaria limitada a duração dos seus negócios ou pelo tempo necessário para acumular riqueza e voltar para Portugal. Nesse meio tempo, alguns com cabedais suficientes investiam em terras, prédios urbanos e na atividade produtiva do açúcar. Procedendo assim, o mercador deixava de ser mercador *per si* e agregava a posição de produtor no seu rol de investimentos, passando a ser visto como um mercador-plantador, ou apenas como senhor de engenho, termo de mais prestígio que o de mercador.

Mas porque essa mistura de categorias sociais? Porque o mercador não permanecia mercador e voltava para Portugal depois de acumular riqueza? Alguns de fato o faziam, e nunca chegaram a se inserir no ramo produtivo. Outros, pelo contrário, assim o faziam e por, pelo menos, duas razões. Talvez a razão mais enfatizada pela historiografia seja a da ascensão social. Se tornar senhor de engenho era um sinal de prestígio e os mercadores objetivavam isso também. Contudo, outra razão que, acredita-se, seja melhor para compreender esse fenômeno é pela dispersão do risco e pela integração vertical que os mercadores faziam. Boa parte dos investimentos econômicos no Antigo Regime eram arriscados, tanto no ramo produtivo como no comercial. Assim, para um comerciante, investir em engenhos era uma forma de pulverizar possíveis perdas. Além disso, tomar a propriedade de um engenho era também uma forma de integração vertical. Num momento de concorrência pelos mercados do açúcar, como foi o último quartel do século XVII em diante, alguns mercadores compravam engenhos justamente para evitar o mercado de compras na colônia, conseguindo açúcares deles mesmos e os remetendo para Portugal com preços mais baixos e, portanto, mais competitivos.

⁵⁵⁹ SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century*, op. cit., p. 276.

⁵⁶⁰ Ibidem, p. 284.

Seguindo o argumento de David Grant Smith, quando as categorias sociais se misturam, os interesses díspares que caracterizam os dois grupos se diluem e eles passam a se confundir.⁵⁶¹ Tal declaração permitiu Smith lançar a hipótese de que em conjunturas de baixa do açúcar, os mercadores adquiriam engenhos mais pelo seu “potencial de recompensa social” do que por “motivos de lucratividade”, posição muito semelhante da de Jucá de Sampaio.⁵⁶²

Muito embora seja um tipo social de relevância, a categoria *mercador-plantador* talvez tenha sido superestimada pela historiografia.⁵⁶³ Mesmo Rae Flory que enfatiza a importância desse setor mostra que ele era um dos menores fornecedores de crédito de Salvador entre 1698 a 1715. Apenas seis, dentro de um universo de 300 transações creditícias, eram feitas por mercadores-plantadores.⁵⁶⁴ A participação deles na câmara de Salvador também era pequena quando comparada com os produtores: apenas 13,5%, entre 1680 a 1729, enquanto que senhores e lavradores ocupavam, conjuntamente, mais de 60% dos assentos.⁵⁶⁵ No final do século XVIII, ainda na Bahia, Catherine Lugar admite que o mercador-plantador “era um fenômeno raro”, apenas 10% da “elite mercantil registrada entre 1790-1807 possuía engenhos de açúcar”.⁵⁶⁶ O ponto a ser enfatizado aqui é que o termo “mercador-plantador” era apenas um dos tipos sociais que figuravam tanto na Bahia como em Pernambuco. Ao lado dele ainda existiam os dois tradicionais grupos sociais da colonização, o mercador e o produtor, vistos como separados, e essas eram tipologias que permaneceram razoavelmente cindidas durante todo o século XVII e

⁵⁶¹ John Norman Kennedy sustentou essa hipótese para a segunda metade do século XVIII na Bahia. Contudo, seu enfoque é mais restrito às elites econômicas. “Os quatro setores da elite baiana [senhores, mercadores, burocratas e militares] se aglutinaram e formaram uma entidade socioeconômica coerente durante a última metade do século XVIII,” p. 431. Essa coesão é negada por Russell-Wood (em *fidalgos e filantropos 1550-1755*), principalmente levando em consideração a disputa entre senhores e mercadores. Kennedy fala que as conclusões de Russell-Wood não se aplicam para a segunda metade do XVIII. Já para a primeira metade do XVIII, Kennedy concorda com a cisão entre senhores e mercadores, principalmente por causa da depressão econômica daquela época que fez o poder dos senhores de terras se reduzir. Mas para a segunda metade do século XVIII não, haja visto que os preços do açúcar subiram, “quase dobraram entre 1776 e 1781.” KENNEDY, John Norman. “Bahian Elites, 1750-1822.” *Hispanic American Historical Review*, vol. 53, no. 3, 1973, p. 433.

⁵⁶² SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century*, op. cit., p. 386, 390, 400-401 e 417. SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 2. 1580-1720*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 387.

⁵⁶³ Os trabalhos posteriores ao de Smith seguem mais ou menos sua ênfase no modelo mercador-plantador. A tese de doutorado de Rae Flory é um deles. João Fragoso e Manolo Florentino, e boa parte da historiografia que seguiu na influência das ideias de um “arcaísmo como projeto” também tem em mente a tipologia social do mercador-plantador.

⁵⁶⁴ FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit., p. 73.

⁵⁶⁵ Ibidem, p. 140.

⁵⁶⁶ LUGAR, Catherine. *The merchant community of Salvador*, op. cit., p. 235.

XVIII. De outra forma, como explicar a regulação dos preços do açúcar pela Mesa de Inspeção na década de 1750? Ou como explicar as listas da CGPP que claramente dividem os devedores entre mercadores e senhores de engenho? Tabela os preços na década de 1750 era um sinal de que produtores e comerciantes não estavam integrados na posição de mercador-plantador, pois os dois grupos encontravam dificuldades em chegar a um preço favorável a ambos, por isso a regulação. Da mesma forma as listas da companhia evidenciam a separação dos grupos ainda no ano de 1780.⁵⁶⁷ Em suma, eles não eram grupos tão integrados como a tipologia ventilada por Smith sustenta.

Ademais, duas outras ressalvas devem ser assinaladas. Uma é em relação às conjunturas e de como elas influenciavam as formas de negociação. Como já se disse, tomando o caso britânico como exemplo, os produtores poderiam mandar açúcar por sua conta e risco, contanto que a conjuntura fosse boa. Se fosse ruim, provavelmente eles recorreriam aos mercadores coloniais para dividirem os riscos. Tendo em linha de conta isso, é de se compreender que os produtores conseguissem com mais recorrência enviarem açúcares por sua conta e risco para os mercadores metropolitanos na primeira metade do século XVII, momento em que o açúcar brasileiro ainda não tinha concorrência e os riscos de venda eram menores.⁵⁶⁸ Poderiam existir momentos, contudo, que não seguissem essa regra. Na Bahia, em 1700 e 1708, os mercadores, em vista da alta produção do Brasil e de outras praças americanas, só queriam comprar açúcares dos senhores a preços baixos. As negociações provavelmente foram demoradas e sem acertos. Os negociantes, assim, incentivaram os senhores a mandarem seus açúcares por conta e risco.⁵⁶⁹ Desconhece-se se isso de fato tomou efeito, mas o importante de assinalar aqui é que, mesmo em condições de mercado pouco favoráveis as vendas, às vezes, mesmo os mercadores não queriam se arriscar a dividir os riscos, abrindo mão do negócio e o deixando inteiramente na responsabilidade dos produtores.

⁵⁶⁷ Cf. Apêndice VI.

⁵⁶⁸ Uma boa parte de exemplos que Smith fornece de senhores que mandavam açúcares a Portugal por sua conta e risco eram de pessoas que viveram na primeira metade do século XVII. SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century*, op. cit., p. 76 a 81 e 367-368. Já Leonor Freire Costa é de outra opinião. No mundo luso-brasileiro, senhores que mandavam açúcar por conta e risco chegou a ser uma realidade em 1623, momento em que o produto estava desvalorizado. Contudo, ela defende que, de forma geral, do início do século XVII até a década de 1620, os produtores foram se definindo “como uma elite que se havia afastado dos circuitos de distribuição.” Cf. COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002, p. 217 e 220.

⁵⁶⁹ FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit., p. 68 e 241.

Outro ponto importante é de como os agentes eram classificados. É de se lembrar que quando o mercador se tornava mercador-plantador ele poderia preferir a denominação de senhor de engenho, ou algum título militar, optando por abandonar a denominação de mercador ou a de homem de negócio. Essa preferência nas denominações poderia ter sido revertida nos registros que esses indivíduos faziam. Por exemplo, em 1780, Bernardo Pereira Simões não era denominado como senhor de engenho, mas o era em 1787.⁵⁷⁰ José Lopes Guimarães era denominado como mercador em 1780 e em 1787 era também senhor de engenho.⁵⁷¹ João Crisóstomo da Fonseca Silva aparece nas fontes ao mesmo tempo como senhor de engenho e mercador.⁵⁷² A mesma coisa com Bento José da Costa.⁵⁷³

Mais uma vez, lembrando as questões levantadas no primeiro capítulo, talvez a questão esteja na magnitude das interações entre produtores e mercadores. Como já apontado, os dois grupos tendiam a ser mais cooperativos na Bahia, muito embora a divisão entre eles continuasse. Em Pernambuco a interação foi mais complicada.

5.2. Sociedades mercantis

Outra modalidade de organização dos mercadores para participar do negócio colonial era a formação de sociedade mercantil, que também era denominada de

⁵⁷⁰ Para 1780, cf. Apêndice VI. Para 1787, cf. [ant. 1788, setembro, 24]. REQUERIMENTO do capitão Bernardo Pereira Simões à rainha [D. Maria I], pedindo confirmação do posto de capitão de Entradas da Barra de Nossa Senhora das Candeias, da capitania de Pernambuco. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 165, D. 11785

⁵⁷¹ Para 1780, cf. Apêndice VI. [ant. 1787, outubro, 5, Pernambuco]. REQUERIMENTO do capitão e senhor de engenho José Lopes Guimarães à rainha [D. Maria I], pedindo provisão para tomar e demarcar as terras de seu engenho Passo Redondo em Goiana. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 160, D. 11544.

⁵⁷² Como mercador aparece em, pelo menos, duas ocasiões. Em meados da década de 1780: ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 164, f. 103 e em 1799, junho, 12, Recife. OFÍCIO do [ouvidor geral da capitania de Pernambuco], Antônio Luís Pereira da Cunha ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as medidas que a Mesa da Inspeção da dita capitania tomou com relação a inspeção do algodão e a melhor maneira de organizar o comércio e impostos do dito produto. Anexos: 4 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 207, D. 14139. Cf. Apêndice VI. Como senhor de engenho aparece em: [ant. 1787, fevereiro, 26]. REQUERIMENTO do senhor de engenho João Crisóstomo da Fonseca Silva, à rainha [D. Maria I], pedindo provisão para tomar e demarcar as terras de seu engenho Rosário em Sirinhaém. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 158, D. 11423. Para Crisóstomo da Fonseca, cf. também SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial*, op. cit, p. 790.

⁵⁷³ Aparece somente como negociante numa procuração em 1796: ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 112, liv. 684, f. 10. E aparece como mercador e senhor de engenho por volta de 1799: [ant. 1799, novembro, 26]. REQUERIMENTO do senhor de engenho, contratador dos dízimos da capitania do Ceará, negociante da capitania de Pernambuco, Bento José da Costa, ao príncipe regente [D. João], pedindo licença para usar pistolas. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 212, D. 14408.

“companhia” ou “firma”.⁵⁷⁴ Essa forma de negociação é ligeiramente diferente das demais. Envolveria geralmente dois agentes: um fixo em Lisboa e outro, já fixo ou indo para Pernambuco. Assim como os contratos de comissão, os termos de uma sociedade mercantil também eram privados e, sendo assim, a natureza dos acordos variava de caso a caso. Mas para as sociedades existe o benefício de serem gravadas em cartório, ao contrário dos contratos de comissão que não deveriam recorrer muito aos serviços notariais. Em consequência, os contratos de sociedades mercantis apresentam características mais ricas do que as demais modalidades de negócios, já que eram registradas para servir como uma carta de intenções daquilo que os sócios poderiam ou não fazer. O seu registro também tinha a função de garantir aos credores a paga dos valores tomados emprestados.

Apesar de comportarem diversas regras, uma cláusula aparece constantemente na maioria das celebrações de sociedades: os ganhos e perdas eram divididos igualmente entre os sócios e o acerto de contas se dava em Lisboa. Aqui já fica evidente uma variação com os demais contratos. Por exemplo, em remessas consignadas a mercadores de Pernambuco, as fazendas iam “por conta e risco” do mercador de Lisboa, o comissário em nada se arriscava. Assim, a sociedade mercantil seria a modalidade de negociação mais atraente e de maior rendimento relativo para os agentes que iam ou que já estavam em Pernambuco.

Isso porque, além da possibilidade de ganharem lucros iguais, os mercadores que iam ou que já estavam em Pernambuco, geralmente não entravam com capital inicial, ou “fundos”, como os contratos dizem. Na maioria dos casos eles entravam apenas com o seu trabalho e em poucos casos entravam com uma parcela pequena de capital. Por outro lado, o ponto negativo das sociedades para esses agentes era a impossibilidade deles maximizarem ganhos próprios. No fundo, os contratos de sociedade celebrados na metrópole eram uma forma dos mercadores lisboetas ganharem a exclusividade de um representante na colônia, por isso tratavam de cercear todas as atividades mercantis paralelas que pudessem pôr em jogo os seus interesses.

O perfil dos agentes partícipes numa sociedade era bem heterogêneo e os investimentos variavam de pequenos a grandes capitais. Assinavam esses contratos

⁵⁷⁴ Cf. Apêndice XII para um exemplo de sociedade mercantil.

homens de negócios, mercadores, merceeiros, caixeiros, contratadores, escrivães, ourives, padeiros, cocheiros, latoeiros, cozinheiros, funcionários da alfândega, capitães de navios, pilotos, carpinteiros, calafates, pasteleiros, cirurgiões, padres e donos de estaleiros. Nem todos os contratos (94 no total, entre 1784 e 1807⁵⁷⁵) declaravam os fundos iniciais e nem quanto tempo deveriam durar as sociedades. De todo modo, a duração média de uma sociedade ficava em torno de 4 anos e 2 meses, com sociedades durando de 1 ano no mínimo a 8 anos no máximo, algumas com possibilidade de renovação. Os sócios de Lisboa participaram, no total, com 216.116.924 réis (73,02%) e os que iam ou os que já estavam em Pernambuco entravam com 79.825.769 réis (26,98%). Somados, os investimentos em Pernambuco, a maioria em forma de fazendas, ficaram em 325.012.999 réis.⁵⁷⁶ A média de fundos para cada sociedade girava em torno de 6 contos de reis, contrastando sociedades de ínfimo cabedal, como uma de 72.710 réis, com outras de grandes proporções, que podiam chegar na casa dos 41.820.000 réis.⁵⁷⁷ A Tabela 5.4. elenca todas as sociedades encontradas para Pernambuco, seus sócios, sua duração e seus fundos.

⁵⁷⁵ O descobrimento de 94 contratos de sociedade foi fruto da investigação em mais de 1.203 livros notariais dos cartórios de Lisboa, cerca de 76% do total de livros notariais para o período de 1780 a 1807. Cf. Apêndice I.

⁵⁷⁶ Esse é valor somado de todas as sociedade, mesmo daquelas que não discriminavam o que era do mercador de Lisboa e o que era do mercador em Pernambuco. Por isso é um valor maior que a soma dos capitais discriminados entre os mercadores em Lisboa e os de Pernambuco.

⁵⁷⁷ 58 sociedades declararam a sua duração, 11 funcionariam indeterminadamente e 28 simplesmente não informaram. Das 94 sociedades, 53 informaram o montante dos capitais iniciais com os quais iriam trabalhar.

Tabela 5.4. Sociedade mercantis para Pernambuco (1784 a 1807)

Fontes	Data	Sócio em Lisboa	Fundo do sócio de Lisboa	Sócio em Pernambuco	Fundo do sócio de Pernambuco	Fundos totais	Duração da sociedade
1	07/07/1784	Antônio José dos Santos Rodrigues		Bento José dos Santos Rodrigues			Não informa
2	03/03/1785	Antônio José dos Santos Rodrigues	8.000.000	Francisco Nunes Correa		8.000.000	8 anos
3	05/10/1785	José Francisco Campos		Manuel José de Cerqueira			3 anos
4	10/11/1785	Manuel José da Cruz e Silva		Antônio José da Silva			6 anos
5	07/12/1785	Francisco de Souza		Francisco de Andrade			Não informa
6	11/10/1786	José Bento de Araújo	4.500.000	Manuel José Ribeiro	2.600.000	7.100.000	3 anos
7	26/10/1786			José Antônio Soares e João Rodrigues de Carvalho			4 anos
8	08/10/1787	Antônio Pires Marinho		Nuno Antônio Rodrigues Lima			6 anos
9	23/11/1787	Francisco Malaquias da Cunha		Antônio José Quaresma			4 anos
10	29/11/1787	José Pereira da Silva	247.012	José Pedro Machado		247.012	6 anos
11	13/02/1788		8.000.000	Domingos Caetano e João Antônio de Freitas		8.000.000	Não informa
12	28/08/1788	José Antônio Soares da Rocha		Lourenço José Lisboa			Indeterminadamente
13	07/11/1788	Antônio Martins Portela e Camilo João de Queiros		Daniel da Silva Queiros		5.070.306	4 anos
14	22/04/1789			João Francisco Lucas e Manuel da Silva Soares			Não informa
15	24/04/1789	José Anacleto		José Joaquim Jorge			6 anos
16	24/08/1789	João Manuel Alves	2.400.000	José Francisco Belem	2.400.000	4.800.000	3 anos
17	03/11/1789	José Quintino	1.539.440	João Rodrigues Salazar		1.539.440	1 ano
18	30/04/1790	Manuel de Miranda Correa		Manuel Rodrigues de Aguiar			4 anos
19	23/08/1790	Antônio José dos Santos Amorim		João Lourenço dos Santos e Gervásio José de Mendonça			4 anos
20	22/09/1790	José Antônio Barbosa	3.000.000	José Bernardes		3.000.000	4 anos

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

21	30/10/1790	Correia, Viana e Companhia		Manuel Xavier Faustino Ramos			Indeterminadamente
22	11/05/1791	João de Deus Pinto	2.000.000	José Dias de Andrade e Gregório Rodrigues de Perim		2.000.000	6 anos
23	24/10/1791	Antônio Lopes Ferreira e Manuel Ribeiro dos Santos					Não informa
24	29/07/1792	José Quintino		João Rodrigues Salazar			4 anos
25	30/07/1792	Raimundo da Silva		José Felipe dos Santos			2 anos
26	16/09/1792			João Raposo e Manuel Inácio Ferreira			Indeterminadamente
27	22/02/1793	Geraldo Van Egmond Fauvareq		Luis José Soares			Não informa
28	28/05/1793	Antônio Esteves Costa		Antônio Rodrigues da Cunha Viana			4 anos
29	29/05/1793	Mateus Vaz Corvello	1.800.000	Manuel Moniz de São Pedro	1.800.000	3.600.000	Não informa
30	27/07/1793	Manuel Francisco Lavra	6.000.000	Amaro Branco	6.000.000	12.000.000	4 anos
31	30/10/1793	Manuel dos Santos da Cruz e Domingos da Costa					Não informa
32	14/04/1794	José Fernandes de Matos e Bernardo Pereira de Souza		Manuel José Duarte Guimarães			Não informa
33	10/12/1794	Januário José Gorjão	828.510	João Raposo		828.510	Não informa
34	15/12/1794	Manuel de Souza Lobo	3.667.113	Jerônimo Lourenço da Silva	774.689	4.441.802	Não informa
35	16/12/1794	João Fernandes dos Santos	2.499.980	Antônio Veloso	1.000.000	3.499.980	Não informa
36	12/01/1795	José Tavares		Antônio José da Rocha			4 anos
37	27/01/1795	Joaquim José Vasques		Manuel Inácio Garraxo			6 anos
38	07/02/1795	José Domingues Lima		José da Fonseca Guimarães			3 anos
39	02/05/1795	Januário José Gorjão	728.740	Francisco Marques Brandão		728.740	Não informa
40	04/05/1795	Pedro Gonçalves Chaves		Pedro da Costa Virgulino			3 anos
41	23/05/1795	Francisco José Pereira de Oliveira	2.800.000	José Tavares da Gama	2.800.000	5.600.000	3 anos
42	02/07/1795	Manuel José Machado	32.680.000	Manuel da Fonseca	9.140.000	41.820.000	4 anos
43	30/10/1795	José Fernandes de Matos	8.000.000	Antônio do Couto	4.000.000	12.000.000	3 anos

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

44	24/12/1795	José João Gonçalves	8.000.000	Francisco de Paula Carrilho	4.800.000	12.800.000	4 anos
45	12/02/1796	Antônio Carlin		Silvestre Cardoso da Fonseca			3 anos
46	17/02/1796	Felipe José Rodrigues de Aguiar		João Antônio Gonçalves Maduro			4 anos
47	06/07/1796	José Manuel da Cunha Oliveira	3.000.000	Manuel Ribeiro do Couto	3.000.000	6.000.000	4 anos
48	18/11/1796	José Bento de Araújo		Álvaro Gonçalves	8.000.000	8.000.000	4 anos
49	19/11/1796	José Rodrigues		Domingos da Costa			Indeterminadamente
50	04/01/1797	João José		Manuel Lourenço			4 anos
51	18/01/1797	Manuel da Silva Franco	32.000.000	José de Matos Girão		32.000.000	7 anos
52	07/01/1798	Ângelo Gonçalves Aires	6.635.235	José Bento Moreira		6.635.235	4 anos
53	07/01/1798	Joaquim José de Almeida	6.000.000	Antônio Ferreira	2.000.000	8.000.000	4 anos
54	18/10/1798	Antônio Rodrigues da Cunha Viana	1.500.000	Manuel Rodrigues da Cunha	1.500.000	3.000.000	3 anos
55	09/11/1798	Francisco Bernardo de Faria e Companhia	5.963.176	Antônio Afonso Duarte		5.963.176	Não informa
56	12/11/1798	Bento Pacheco	357.220	João Teixeira	200.000	557.220	Não informa
57	11/04/1799	José Inácio Mendes	981.900	José Pacheco	368.415	1.350.315	Não informa
58	20/05/1799	Francisco José Teixeira	6.991.500	Joaquim Martins e Antônio José da Costa		6.991.500	4 anos
59	03/09/1799	João da Silva e Bento Pacheco	1.458.659	João Teixeira	400.000	1.858.659	Não informa
60	04/09/1799	Francisco José Nunes	1.815.435	Teotônio Simões dos Reis	1.384.565	3.200.000	3 anos
61	06/12/1799	Antônio Domingues	989.238	Luis Marques da Silva		989.238	Não informa
62	08/12/1799	Manuel Pedroso	623.395	Jacinto Pedro Antunes		623.395	Não informa
63	22/12/1799	João Antônio	137.040	Jacinto Pedro Antunes		137.040	Não informa
64	23/12/1799	Luis Antônio Rodrigues Sete	16.000.000	Manuel Rodrigues Ferrão	6.148.100	22.148.100	6 anos
65	24/02/1800	Manuel Lopes Teixeira	1.601.030	Antônio José Teixeira Delgado		1.601.030	Indeterminadamente
66	18/06/1800	João Fernandes	72.710	José da Costa		72.710	Não informa
67	30/07/1800	Antônio José Maria	362.570	Manuel do Nascimento		362.570	Não informa
68	08/01/1801	Luis José de Brito	1.148.215	Sebastião de Outorelo		1.148.215	Não informa

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

69	16/01/1801	Francisco Antônio Lago		José Pinto			4 anos
70	19/02/1801	Pascoal José Fernandes		Antônio Estevão dos Santos			4 anos
71	10/10/1801	Fernando José Rodrigues		Bernardo Coelho da Costa			6 anos
72	05/06/1802	Manuel Joaquim Martins	6.380.234	Manuel de Jesus e Souza		6.380.234	3 anos
73	16/07/1802	Manuel Francisco Lavra	2.400.000	José Francisco Mindello	2.400.000	4.800.000	5 anos
74	20/07/1802	Manuel Caetano Veloso de Castro da Silveira Maia	3.000.000	José Veloso da Silveira	3.000.000	6.000.000	6 anos
75	26/07/1802	Tomás Antônio Ferreira Carros		Antônio José Brandão			4 anos
76	22/09/1802	Luis José de Brito	797.572	Joaquim Anacleto Pires Oldemberge		797.572	Não informa
77	21/01/1803	Manuel Ribeiro da Silva	10.000.000	Jacinto José Dias de Carvalho	10.000.000	20.000.000	3 anos
78	18/02/1803	Manuel Pires	2.421.000	José Vicente Alves e Antônio José Nunes		2.421.000	Não informa
79	14/04/1803	José Rodrigues		Martinho Francisco Pereira			6 anos
80	27/07/1803	Manuel Gonçalves	90.000	Bertolo Gonçalves	10.000	100.000	Indeterminadamente
81	15/12/1803	Manuel José Barbosa Braga		José Afonso de Faria			6 anos
82	19/01/1805	Manuel José Mendes Guimarães	1.000.000	Basílio Gonçalves Ferreira	1.000.000	2.000.000	Indeterminadamente
83	20/01/1805	Francisco Xavier Martins		Basílio Gonçalves Ferreira			4 anos
84	30/03/1805	Antônio José Pinto da Cruz		Antônio Ramos Belo			3 anos
85	03/04/1805	Rafael Antônio	1.200.000	João Antônio de Souza	200.000	1.400.000	3 anos
86	09/09/1805	Félix José Antônio Viana		Joaquim Antônio Batista	400.000	400.000	Indeterminadamente
87	18/12/1805	Fernando de Souza Machado		José Ferreira Gomes			6 anos
88	03/01/1806	José Fernandes de Matos, José Francisco de Matos e João Francisco de Matos		Domingos José Martins Vieira			3 anos
89	27/07/1806	Luis Martins de Paula		José de Ayrella Jardim		4.000.000	3 anos
90	09/08/1806	José Maria de Almeida	4.000.000	Francisco José da Costa Guimarães	4.000.000	8.000.000	Indeterminadamente
91	23/09/1806	Antônio Raimundo da Silva		José Correia			3 anos

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

92	04/10/1806	Manuel Gonçalves Meira	500.000	Francisco Xavier Gonçalves	500.000	1.000.000	Indeterminadamente
93	21/02/1807	Dionísio Cornel e Antônio Ferreira Soares				20.000.000	6 anos
94	27/07/1802	José Tavares		Manuel da Fonseca			Indeterminadamente

Fonte: Apêndice I – Tabela 2. ID.

A sociedade mercantil começava em Lisboa com os sócios estipulando algumas cláusulas que valeriam por um período de tempo determinado ou indefinidamente. As partes se comprometiam unicamente ao aumento dela, podendo em alguns casos, ambas as partes tomar dinheiro emprestado ou a risco. Isso implicava que não poderiam fazer negócios particulares utilizando os capitais da sociedade. Somente as comissões eram permitidas, e mesmo o resultado dos seus ganhos normalmente iam para os fundos da firma. Também não poderiam fazer negócios com outros mercadores nas respectivas praças de comércio.⁵⁷⁸

Essa última característica das sociedades, contudo, valia mais para o sócio em Pernambuco do que para o sócio em Lisboa. Por exemplo, o sócio em Pernambuco nunca poderia ter mais nenhum sócio em Lisboa. Já o sócio de Lisboa, como aparecem em alguns contratos, poderia ter mais de um sócio em Pernambuco, e além disso poderiam ter, naturalmente, correspondentes e sócios em outras praças coloniais. É o caso da sociedade entre Manuel Francisco Lavra, em Lisboa e Amaro Branco, em Pernambuco, celebrada em 1793. Ambos acordaram numa parceria que duraria 4 anos e cada um entrou com a igual quantia de 6 contos de réis, perfazendo o capital da sociedade em 12 contos, cujo montante foi empregado em fazendas. Se houvessem naufrágios, tanto na ida como na volta, o prejuízo seria dividido igualmente entre os sócios. O sócio em Pernambuco era obrigado a concordar com os seguros que o sócio em Lisboa fizesse. A sociedade tinha que ter livros "na forma do estilo mercantil". Podiam vender fiado, mas a cobrança das dívidas ficaria por conta de cada um e não da sociedade. Ou seja, se não conseguissem reaver as fazendas fiadas, a conta recairia sobre o sócio e não sobre a companhia. Por outro lado, não poderiam ser fiadores de nenhuma outra pessoa. Se um sócio o fizesse, o lucro proveniente dessa atividade seria destinado ao outro sócio. As comissões que realizassem, "de quaisquer remessas ou carregações de fazendas de pessoas particulares que lhes forem consignadas", entrariam para o "monte desta sociedade". Só poderiam tomar quinhão ou interesse por qualquer navio com a expressa autorização do outro sócio. Somente o aluguel do armazém em Pernambuco ficaria por conta da firma. Gastos com vestuário, ordenados e sustento de caixeiros ficariam por conta de cada um. Poderiam

⁵⁷⁸ Essa é uma das características das sociedades de fins do século XVIII que destoam das sociedades do século XVII. Nessas últimas, segundo Smith, os sócios poderiam selar outras sociedades concomitantemente. Cf. SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century*, op. cit., p. 133.

sacar letras um sobre o outro, mediante comunicação e não poderiam contrair outra sociedade. Nesse caso, embora ambos entrassem para a sociedade com partes iguais, o sócio em Pernambuco não poderia negociar por conta própria, só o de Lisboa, pois tinha mais capital. No final da sociedade, cada um resgataria os seus fundos e se dividiriam os lucros, ou perdas, igualmente.⁵⁷⁹

Quase dez anos depois o mesmo Manuel Francisco Lavra iniciou sociedade com José Francisco Mindello, já assente em Pernambuco. Mindello celebrou sociedade por meio de um procurador em Lisboa. A sociedade duraria 5 anos e tinha fundo inicial de 4.800.000 réis, dos quais os sócios entravam com partes iguais. Apesar da igualdade de capitais depositados, quem se beneficiava mais com a negociação era Lavra de vez que, entre outras coisas, a ele ficava aberta a possibilidade de realizar outras sociedades e negócios com agentes de Pernambuco, ao contrário de Mindello, restrito a atuar somente com o sócio. Muitas cláusulas desse contrato são as mesmas do contrato anterior. Com exceção de algumas. O sócio em Pernambuco, por exemplo, não poderia comprar embarcação, nem em partes, e também não poderia comprar bens de raiz. Ao sócio de Lisboa esses dois investimentos estavam permitidos. José Francisco Mindelo não poderia negociar por sua parte, nem em Pernambuco, nem em outro lugar. Já o sócio de Lisboa, "que se considera com mais cabedal propriamente seu, poderá negociar livremente para onde bem lhe parecer o capital que não for preciso para maior fomento e utilidade desta sociedade". Ao acabar a sociedade, José Francisco Mindelo teria que ir para Lisboa e fechar as contas da sociedade, recuperando o capital inicial - ou "fundos" - que tinha depositado e acertar os lucros e prejuízos que seriam divididos igualmente. Só ao sócio de Lisboa era dado o privilégio, por ter "mais fundos e créditos" de acabar com a firma e pedir as contas do sócio em Pernambuco quando bem quisesse.⁵⁸⁰

A análise dos contratos permite perceber uma nítida assimetria entre as partes. Existe um padrão nas mais de 90 companhias mercantis que evidencia as desigualdades nos grupos mercantis assentes numa e noutra ponta do Atlântico. O mercador de Lisboa quase sempre entrava com a maior, ou a única, parte do capital inicial da sociedade. O mercador que ia para Pernambuco, entrava, na maior parte dos casos, ou com uma parcela

⁵⁷⁹ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 147, f. 19-21.

⁵⁸⁰ Sociedade celebrada em 1802. Cf. ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 175, f. 89v-92.

inferior de capital, ou com nenhuma, acedendo a sociedade apenas com seu “trabalho e indústria”, palavras que a própria fonte informa.

Mesmo quando ambos entravam com partes iguais, as relações eram desiguais em termos de ganhos possíveis, como demonstrado pelo caso das duas sociedades de Manuel Francisco Lavra. Em muitos contratos se explicitava que o mercador em Pernambuco deveria obedecer às estritas ordens do mercador de Lisboa. Quando Manuel Lourenço ia para Pernambuco, em 1797, deveria estabelecer "uma casa de negócio que administrará com todo o zelo e cuidado, seguindo as ordens de João José [o sócio em Lisboa]." Podiam vender a crédito, mas apenas a "pessoas de bom conceito". As cobranças se dariam em nome da sociedade. O sócio em Pernambuco não poderia fazer negócio nenhum fora da sociedade, nem ser fiador, nem arrematar contratos Reais. Todos deveriam trabalhar para o aumento da sociedade para que em 4 anos serem repartidos os lucros, ou perdas, igualmente, o que aconteceria somente depois de se terem pagos os credores. Qualquer querela no final da sociedade não poderia ser resolvida judicialmente.⁵⁸¹

Numa das sociedades com maior fundo registrada nos notários de Lisboa fica ainda mais clara a situação de subordinação entre as partes. Manuel da Silva Franco e José de Matos Girão, ambos homens de negócio de Lisboa, iniciaram sociedade em 1797 a qual deveria durar 7 anos. Os 32 contos de réis dos fundos pertenciam inteiramente a Manuel da Silva Franco. José de Matos Girão, que estava indo para Pernambuco, e onde deveria alugar casas e armazéns para receber e beneficiar as fazendas que o sócio de Lisboa lhe mandasse, não entrava com nada na sociedade, "somente com sua agência, préstimo e inteligência". O sócio em Lisboa deveria ser sempre considerado "em todo o tempo como único senhor de toda a massa e dono desta sociedade, tanto do capital, como dos lucros que produzir durante os ditos sete anos da sua duração, em cujo tempo não haverá divisão alguma dos mesmos lucros, antes se ajuntarão ao mesmo capital." Nenhum dos dois poderia receber comissões das vendas da sociedade. E nada poderia ser retirado da sociedade; antes, ela deveria ser aumentada. Lucros e perdas seriam divididos igualmente. Girão não poderia fazer outros negócios fora da sociedade, pois se subentendia que "tudo se deve empregar e ocupar no progresso e adiantamento desta sociedade." À Franco, por outro lado, estavam liberadas outras operações comerciais, em outros portos, com outras pessoas e até mesmo em Pernambuco. Isso se dava porque

⁵⁸¹ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 176, f. 4v-5v.

Franco era o proprietário dos fundos e capital da sociedade e "por ser essa negociação também considerada como um dos ramos do seu comércio". Girão poderia ser consignatário de outras pessoas em Pernambuco, mas 1/3 do lucro dessa atividade iria para o sócio em Lisboa. Franco não entraria com mais capital na sociedade para além dos 32 contos. As despesas, com caixeiros, comedorias e outras coisas, ficariam a cargo de cada um. Girão deveria sempre comunicar a Franco as mercadorias que estava lhe enviando para ele poder fazer os seguros. Deveriam remeter anualmente os balanços da sociedade. Depois de 5 anos, Franco poderia retirar 50% do capital investido. E depois do sexto ano poderia retirar os outros 50%. No sétimo ano dividiria os lucros com Girão. No final da sociedade, se houvessem desavenças, cada um deveria nomear um louvado para negociar e encontrar uma solução. Caso isso não desse certo, deveriam nomear uma terceira pessoa para resolver definitivamente a questão. Trajetórias mercantis e experiência nas manhas do mercado, aparentemente, pouco importavam nesse caso, de vez que ficou registrada pelo tabelião a cópia da matrícula dos comerciantes feita na Junta do Comércio. Embora Girão tivesse cinco anos a mais de registro que Franco, quem comandava a relação era o menos experiente, porém, a pessoa com maior capital.⁵⁸²

Um caso realmente extremo de como os mercadores na colônia eram limitados por esses tipos de contrato foi o de Nuno Antônio Rodrigues Lima que estava indo para Pernambuco no navio *São José e Macapá* do capitão João Ferreira Loures. A sociedade começaria em primeiro de janeiro de 1788 e findaria em dezembro de 1793. O sócio de Lisboa, o mercador de mercearia Antônio Pires Marinho, entrava na sociedade com "os seus bens móveis de raiz presentes e futuros". O sócio em Pernambuco não entrava com cabelal algum, somente com sua "agência e trabalho pessoal". Em Pernambuco, Nuno Antônio deveria deixar todas as suas operações registradas, para isso levava consigo 4 livros: o borrador, o copiador de cartas, o diário e o livro de "contas correntes, nos quais deverá fazer os assentos necessários com toda a clareza e distinção das carregações que receber de Lisboa e as que comprar em Pernambuco para remeter para esta mesma cidade [de Lisboa]." Poderia Nuno Antônio "tomar caixeiro se precisar" ou até mesmo comprar, por conta da companhia, "um escravo para o servir e os mais que forem precisos." As fazendas vendidas a fiado, tanto por um como pelo outro sócio, não poderiam ultrapassar

⁵⁸² Franco se matriculou na Junta do Comércio no mesmo ano de formação da sociedade, em 1797 e Girão era homem de negócio matriculado desde 1792. Cf. ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 671, f. 40v-42v.

o teto de um conto de réis. Os caixeiros não teriam "autoridade de fiar coisa alguma sem beneplácito de seus patrões". Os sócios não poderiam "tomar dinheiro algum desta sociedade, nem ele sócio de Pernambuco pagar dívidas do seu alcance e ou antigo empenho". Esse trecho do contrato remete, claramente, a situação de inadimplência de Nuno Antônio que tinha dívidas com as seguintes pessoas e nas seguintes quantias: Henrique Fernando Wagner (236.570 réis), Sebastião Lopes de Carvalho (112.000 réis), Joaquim Henriques (44.000 réis), Bento Alves da Cunha (53.473 réis), Bento Rodrigues de Banhos (68.396 réis) e com o próprio sócio Antônio Pires Marinho (112.131 réis), tudo somando 626.439 réis. Ainda, Nuno Antônio não poderia "receber fazendas algumas de outra qualquer pessoa". Também, no tempo de duração da sociedade, ele não poderia casar, não poderia se juntar a irmandade nenhuma e "nem fazer despesas supérfluas". Essas cláusulas garantiriam que se caso houvesse perdas na sociedade, o patrimônio de Nuno Antônio não seria repartido com uma esposa ou com uma instituição religiosa.⁵⁸³ Antes, seriam destinados exclusivamente ao sócio em Lisboa. Ambos estavam "segurados" caso houvesse naufrágio de embarcação. As relações entre os sócios eram claramente desiguais nesse caso. Veja-se por exemplo, como foi o arremate do contrato de sociedade:

"que ambos eles sócios prometem usar lisura e verdade, e acontecendo que ele sócio de Pernambuco, Nuno Antônio Rodrigues Lima, não cumprir pela sua parte as condições estipuladas nesta escritura, neste caso **poderá ele sócio de Lisboa, Antônio Pires Marinho, expedir procuração a pessoa suficiente, que bem lhe parecer, para lhe tomar contas da dita sociedade.**" ⁵⁸⁴

Uma explicação para essas condições desiguais reside no caráter, primeiro, de comando do capital metropolitano sobre as operações econômicas coloniais e segundo no risco inerente a empreitada colonial. A primeira quer dizer que o capital com origem em Lisboa comandava as relações com a colônia e que os agentes que para lá fossem deveriam seguir suas ordens. Conclusão que se depreende apenas do ponto de vista das sociedades, e não do comércio em geral. O segundo implicava que os riscos da empresa mercantil deveriam ser minimizados restringindo as ações dos mercadores assentes em Pernambuco. Do ponto de vista do capital metropolitano, seria contra produtivo deixar o

⁵⁸³ O fato específico de não casar, e a característica geral das sociedades de terem um tempo determinado de duração, dificultava que esses mercadores se estabelecessem na colônia, enfatizando assim o seu traço de comerciante temporário. Para mais informações acerca do "desenraizamento" dos comerciantes na colônia, nomeadamente, em Minas Gerais, Cf. FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio. A interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Editora Hucitec, 2006, p. 154-156.

⁵⁸⁴ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 120, f. 14-16v. Grifo meu.

sócio em Pernambuco dedicando tempo a operações que não fossem maximizar os seus capitais, daí a restrição para que não participassem de negócios por conta própria e que tudo o que fizessem por fora acabasse por dar ganhos à sociedade. E também garantia que, se caso houvesse perdas, o capital metropolitano não seria sacrificado, daí a insistência nos contratos de sociedade para que os sócios em Pernambuco não fossem fiadores de coisa alguma ou que participassem de algum tipo de empreitada que envolvesse penhoras, como era o caso dos contratos reais ou na propriedade de embarcações.

Sobrava a divisão igual dos lucros – embora igualmente também fossem divididas as perdas – como uma das únicas fontes de ganho para os agentes que iam para a colônia, porque mesmo as comissões ganhas pelos mercadores em Pernambuco, na maioria dos casos, iam para a sociedade. O melhor exemplo disso é um contrato de sociedade mercantil datado de 1790. Nele, estava estipulado que um sócio em Lisboa receberia 3%, tanto pelas compras como pelas vendas. E os sócios de Pernambuco receberiam 5% nas vendas e 3% nas compras. O fato de as comissões serem maiores no Brasil, o que aparentemente daria a impressão de maiores ganhos a esses agentes, é rapidamente abortado pela cláusula que estipulava que as comissões iriam para o fundo da sociedade e que quando esta chegasse ao fim, os lucros e perdas seriam divididos igualmente.⁵⁸⁵

A razão de tanta cautela pode ter raízes nos fundos iniciais das sociedades. Sejam dos sócios lisboetas ou dos sócios de Pernambuco, os fundos poderiam ter origens em créditos emprestados ou tomados a risco. E algumas sociedades deixavam claro que estavam fazendo contratos em cartórios justamente para dar aos credores comprovativos de que iriam honrar os pagamentos. Não deve soar estranho, portanto, que as sociedades, primeiro, se comprometiam a pagar seus credores e só depois disso dividiam os lucros e perdas. E mesmo que as sociedades se iniciassem com capital próprio poderiam, no decorrer de suas atividades, optar por capitais alheios.

A prática de tomar dinheiro emprestado logo no início da sociedade era mais utilizada por agentes pequenos e mais especuladores, como as tripulações de navios, ou por comissários volantes que faziam um verdadeiro bate e volta na carreira do Brasil, da metrópole para a colônia e de volta para a metrópole. Nessa situação em particular, a

⁵⁸⁵ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 141, f. 50-51V.

modalidade de fazer comércio por meio de comissários volantes se aparenta muito com a modalidade das sociedades. Por hora, prosseguir-se-á na análise das sociedades, e mais à frente será analisada detalhadamente a atuação dos comissários volantes.

Nesse sentido, pegue-se o caso de João Francisco Lucas e Manuel da Silva Soares, ambos em curso para Pernambuco. Eles haviam tomado dinheiro a risco de diversas pessoas, o qual empregaram em fazendas. Faziam a sociedade em nota cartorial para comprovarem aos credores que estavam comprometidos a pagarem as dívidas.⁵⁸⁶ João Raposo, contramestre, e Manuel Inácio Ferreira, marítimo, ambos tripulantes do navio *Santo Antônio Delfim*, iniciaram uma sociedade, sem limite de tempo, para a Paraíba. Fizeram escritura de sociedade para garantir o pagamento aos credores "presentes e futuros". Comprometiam-se a pagar os credores, sejam a "crédito, risco, juro ou gratuito". Os lucros só poderiam ser divididos depois de acertadas as contas com os credores e, de modo a garantirem os pagamentos, hipotecavam seus bens.⁵⁸⁷ A sociedade formada por dois marítimos, Manuel dos Santos da Cruz e Domingos da Costa, tinha validade apenas para uma viagem de ida e volta. O contrato deixava em aberto se ambos ou um só iriam para Pernambuco. Mas o contrato era bem claro no seguinte: "que esta sociedade fazem eles de várias parcelas de dinheiros, que tomaram ambos a risco, e das mais que puderem achar [...]" e que estava tudo empregado em fazendas. Depois que voltassem da viagem de Pernambuco pagariam os "respectivos riscos" e juros, no caso de vencerem, e só depois realizariam a divisão dos lucros e perdas.⁵⁸⁸ A sociedade que ficou batizada com o nome de "João Manuel Áves e Companhia", composta por fundo de 4.800.000 réis e com validade de 3 anos, não poderia fiar nem abonar ninguém, e a ela também estava vedada a arrematação de contratos reais, já que nada deveria sair dela que não fosse para pagar os credores. Por isso mesmo as vendas fiadas deveriam ser feitas, somente, a pessoas de confiança e nenhum capital da sociedade poderia ser utilizado para operações fora dela.

589

⁵⁸⁶ Sociedade firmada em 1789. Cf. ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 25, liv. 134, f. 42-42V.

⁵⁸⁷ Sociedade de 1792. Cf. ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 153, f. 25-26.

⁵⁸⁸ Sociedade de 1793. Cf. ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 120, liv. 548, f. 51-52.

⁵⁸⁹ Sociedade composta por João Manuel Áves em Lisboa e por José Francisco Belem em Pernambuco, firmada em 1789. Cf. ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 136, f. 21-22V.

Fazer uma negociação rápida – no tempo de uma viagem redonda – poderia implicar em maiores ganhos aos agentes em movimento. Quando o carpinteiro do navio *Boa União*, João Rodrigues Salazar, fez sociedade com o mercador de couros, José Quintino, prometendo, dentro de um ano, vender as fazendas e remeter para o sócio em Lisboa os gêneros que achasse de melhor saída, também aproveitava, junto com um tal de Lourenço Pinheiro Rego, para passar (ou seja, pegaram dinheiro emprestado) uma letra de risco em nome de Antônio José de Souza, um cozinheiro em Lisboa, no valor 61.440 réis. Pagariam a Antônio José um juro de 5%, 3.072 réis. A letra estava vinculada a viagem do mesmo navio *Boa União*.⁵⁹⁰ Ao que tudo indica, portanto, Salazar tinha autonomia para fazer outros negócios fora da sociedade. E, tão importante quanto, esse caso demonstra a margem de manobra que as tripulações de embarcações tinham no comércio colonial. Tanto do ponto de vista da sociedade, como do ponto de vista da letra de risco, a duração da negociação e a possibilidade de lucratividade giravam em torno da viagem ultramarina e as tripulações poderiam se beneficiar tanto em fazer uma sociedade de curta duração, como passarem algumas letras ou levantarem capital por outros meios de empréstimo.

Esses exemplos demonstram como o crédito era importante para o funcionamento do negócio, não só para os pequenos operadores, de vez que mesmo os grandes mercadores faziam uso de dinheiro alheio. Apesar de paradoxal, a operação de recorrer a dinheiro alheio, com juros a corroer os ganhos, era uma manobra necessária a esses mercadores, mesmo para os mais abonados, porque nem sempre os frutos do comércio colonial chegavam naquele momento favorável às compras dos produtos usados nas trocas com a América. Dito de outra forma, o fruto do investimento na carreira do Brasil, às vezes, poderia não casar com a oferta dos produtos europeus, condição *sine qua non* para o mercador fazer girar o seu negócio. Desse descompasso entre mercados coloniais e mercados europeus, o mercador em Lisboa apostava no crédito e no risco para recapitalizar as operações mais uma vez. O fato de muito capital metropolitano correr na praça pernambucana não é exclusivo dessa capitania. Fábio Pesavento cita vários casos

⁵⁹⁰ Para a formação de sociedade ocorrida em 1789, cf. ANTT, 14º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 101, f. 1-2. Essa sociedade, trabalhando com um capital pequeno de 1.539.440 réis, tinha um forte traço especulativo e realmente tentava a sorte na carreira do Brasil. Isso porque, se caso o sócio que estava indo para Pernambuco não conseguisse vender as fazendas que trazia de Lisboa, deveria retornar com elas. Salazar voltaria para Lisboa para receber sua parte da negociação. Os lucros seriam divididos em partes iguais. Para o lançamento em nota cartorial da letra de risco mencionada, cf. ANTT, 14º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 105, f. 82v-83v.

de mercadores cariocas devedores de casas comerciais estrangeiras sediadas em Lisboa na segunda metade do século XVIII.⁵⁹¹

As sociedades mercantis poderiam se apoiar em longas cadeias de créditos e endividamentos. É no contrato entre José Joaquim Ramos e Silva, em Lisboa, e Manuel Rodrigues Sete, em Pernambuco que se encontra um bom exemplo disso. A lista dos credores que investiram na sociedade era bem longa e pelos nomes dos negociantes é possível conjecturar que os créditos provinham de ganhos com outros lugares da Europa e de operações mercantis coloniais de tempos passados. Julião Guilot, Porver & Horton, João Batista Travesso, João Henrique Hannivenkel, Gilstiphens & Companhia, Vale & Peres, Delente & Costa, Antônio Hozenclever (filho de Pedro Jacob Hozenclever), Irmãos Tealdor, Sebastião Alizeri, João Batista Bertholon & Companhia, Lequen & Companhia, todos residentes em Lisboa, Joaquim Ramos da Costa e Antônio Monteiro Neves, ambos do Porto e Manuel José Pereira, da Vila do Conde, eram “todos negociantes e credores da sociedade”. Mesmo estando em lugares diferentes, a distância não os impediu de fazerem uma procuração conjunta para que João Crisostimo da Fonseca e Silva, cobrasse o sócio em Pernambuco, Manuel Rodrigues Sete.⁵⁹²

Procuradores para cobrar dívidas poderiam também ser eles mesmos devedores. O próprio João Crisostimo da Fonseca e Silva desempenhava esse duplo papel. Por volta de meados da década de 1780 ele mantinha negócios com um comerciante de Lisboa, Antônio Martins Bastos. Em 1785 Bastos enviou para Fonseca 20 pipas de vinagre. Fonseca informava ao fornecedor, por carta, garantindo que tinha vendido parte das pipas, entretanto, não remetia a conta e nem o produto das vendas. Quase dez anos depois, em 1794, Bastos ainda escrevia para Fonseca cobrando a conta das remessas assim como os efeitos que gostaria, na época, de ter em troca. Escrevia, em missiva lançada em nota, que Fonseca tinha “posto um perpétuo silêncio” nas correspondências. Por isso, informava a ele que esse “cansado negócio” ficaria, a partir dali, nas mãos de Luis José Madeira

⁵⁹¹ PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade dos setecentos*. Rio de Janeiro: UFF, tese de doutorado, 2009, p. 107-120. Mas apesar de constatar a presença de capitais que não eram da praça carioca, Pesavento concluiu com a ideia de “complementaridade” e “interdependência” entre os agentes, como se o fato de o Rio de Janeiro estar ligado a esses capitais estrangeiros obliterasse a atenuante de a economia carioca funcionar, em alguma parte, sem capitais próprios. Ibidem, p. 198. Ele preferiu insistir num caráter global da economia carioca, aparentemente com traços cooperativos, e silenciar que ela “dependia” de capitais de fora.

⁵⁹² Procuração passada em 1785. Não foi encontrado o registro de formação dessa sociedade. ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 114, f. 12v-13.

Montalvão, o dono das 20 pipas de vinagre, “com quem vos misse se deve entender de hoje em diante”.⁵⁹³

Cobrar dívidas, às vezes, poderia não ser tão fácil. Quando João Theodoro Koster e Companhia, “homem de negócio de nação britânica com casa estabelecida” em Lisboa desejou cobrar a sociedade composta por Francisco José da Costa e Feliciano Batista de Aguiar, moradores na vila de Goiana, comarca de Pernambuco, encontrou muitas dificuldades, não só porque os devedores não pagavam mas também porque a lei, segundo Koster, não estava sendo cumprida. O mercador britânico havia emprestado mais de cinco contos de réis aos mercadores pernambucanos em forma de fazendas no ano de 1782. Como os devedores demoraram a pagar, Koster lavrou procuração para alguém cobrá-los. O procurador foi até a vila de Goiana e “mandou intentar a ação competente contra os” devedores “no juízo ordinário da dita vila”. Contudo, “os juízes ordinários” daquela localidade “são homens leigos que despacham por assessores que muitas vezes são os próprios advogados das partes e quando não sejam, sempre são dependentes delas, por serem os” devedores “poderosos” em Goiana. Mais do que isso, Koster estava receoso de que os devedores pudessem “subornar” os seus procuradores na vila. Por isso pedia que o ouvidor da cidade de Pernambuco intervisse no caso. Ainda era o ano de 1787 e as dívidas continuavam rolando.⁵⁹⁴

Cuidados especiais deveriam ser tomados nas vendas fiadas, principalmente na colônia. Fazendas fiadas mal pagas, ou simplesmente não pagas, poderiam reverberar nas contas dos mercadores de Lisboa, afetando inclusive as suas linhas de crédito. Uma das funções de Francisco Nunes Correa, sócio em Pernambuco que não entrava com capital algum na negociação comandada por Antônio José dos Santos Rodrigues em Lisboa, era vender as mercadorias a

"dinheiro de contado e fiadas a pessoas de notório crédito e probidade pelo melhor e mais alto preço que o tempo e estado da terra permitir, contanto, porém, que as vendas fiadas sejam com moderação e por tempos limitados, afim de que possa fazer prontas remessas dos seus produtos, **para que não**

⁵⁹³ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 164, f. 103.

⁵⁹⁴ [ant. 1787, julho, 23, Lisboa]. REQUERIMENTO do negociante inglês estabelecido na Corte, João Teodoro Koster e Companhia, à rainha [D. Maria I], pedindo provisão para que possa citar judicialmente seus devedores em Goiana, Francisco José da Costa e seu sócio Feliciano Batista de Aguiar. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 160, D. 11524.

padeça o caixa desta cidade de Lisboa vexames pelos credores da sociedade."⁵⁹⁵

Se as fazendas fossem empacadas na colônia, por causa de maus pagadores, tornava mais difícil a compra de gêneros coloniais, os quais, por sua vez, causavam extremo desassossego ao sócio em Lisboa que, provavelmente, tinha que pagar as fazendas tomadas a crédito que tinha enviado para o ultramar. A velha prática dos adiantamentos ainda estava em uso em Pernambuco no último quartel do século XVIII. Era um dos modos que Antônio José da Silva, em Pernambuco, poderia usar para dar saída as fazendas que o sócio em Lisboa, Manuel José da Cruz e Silva, lhe mandasse, "vendendo-as a dinheiro de contado e a troco de gêneros e ainda mesmo fiadas por tempo limitado". Manobra mercantil que se estenderia para fora do Recife, "a senhores de engenho e lavradores de suficiente estabelecimento, para no tempo das safras darem em troco aqueles efeitos [...]"⁵⁹⁶ Não é a mesma estratégia que se encontra, por exemplo, na sociedade entre Francisco Antônio Lago e José Pinto, que embora permitissem vendas fiadas, excluía tal prática aos sertões de Pernambuco.⁵⁹⁷ Esses últimos exemplos das estratégias das sociedades mercantis dizem claramente que elas procuravam minimizar os riscos estipulando previamente quais seriam os espaços que deveriam privilegiar.

Créditos provinham também de dívidas com os sócios, sejam elas passadas, presentes ou decorrentes da atividade da sociedade. Álvaro Gonçalves devia 8 contos a José Bento de Araújo e foi com esse valor que iniciaram uma sociedade em 1796. Mesmo assim, não era permitido à Álvaro negociar com outra pessoa que não fosse o seu sócio em Lisboa.⁵⁹⁸ Os 10 contos de fundos com que o sócio Jacinto José Dias de Carvalho, em Pernambuco, entrava na sociedade era um empréstimo do sócio de Lisboa, Manuel Ribeiro da Silva. O sócio em Pernambuco deveria pagar ao parceiro em Lisboa um prêmio de 4% ao ano para ir saldando o empenho. E se caso o sócio em Lisboa quisesse pegar dinheiro a risco ou a crédito para aumento da sociedade, os dois sócios entrariam para

⁵⁹⁵ A sociedade havia começado em 1783, apesar dos contratantes a lavrarem em notário no ano de 1785. Nas remessas que faziam um ao outro, o sócio em Lisboa deveria assinar como "Antônio José dos Santos Rodrigues e Companhia" e seria ele em Lisboa o caixa, e o sócio em Pernambuco deveria assinar como "Francisco Nunes Correa e Companhia" e seria ele aí o caixa. ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 132, liv. 626, f. 88v-90. Grifo meu.

⁵⁹⁶ Sociedade de 1785. Cf. ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 109, f. 96-98v.

⁵⁹⁷ Sociedade de 1801. Cf. ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 172, f. 45-46v.

⁵⁹⁸ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 175, f. 58-58v.

pagar as dívidas.⁵⁹⁹ No final da companhia entre o fabricante de pão, José Rodrigues, e o marítimo, Domingos da Costa, em 1804, este último ficou devendo ao sócio em Lisboa a quantia de 2.773.130 réis, a qual foi utilizada como crédito para renovar a sociedade por mais quatro anos.⁶⁰⁰

Pode parecer algo incomum para o mundo contemporâneo as práticas mercantis de Antigo Regime. Mas nesse mundo, elas faziam sentido. A questão do endividamento é particularmente interessante. Como as instituições de controle eram fracas - ou no linguajar institucionalistas, os contratos não eram garantidos por meio do lastro de instituições formais - os mercadores utilizavam mecanismos informais para reduzir as perdas. Um desses mecanismos era o de justamente continuar as atividades mercantis com os agentes devedores. Por mais frustrante que fosse, a alternativa menos vexatória para os credores era reanimar os devedores com mais créditos na esperança de que num futuro, próximo ou distante, fossem reembolsados. Fora isso, outra alternativa era apelar para as instituições de justiça – as instituições formais -, mas elas demoravam muito tempo para resolver as querelas e, além do mais, tinham um custo operacional. Em último caso, o credor abandonava o devedor e deixava a coisa como estava.

Pelos casos acima, vê-se que uma solução foi encontrada para a querela entre os agentes. Entretanto, em outros casos, a quebra do contrato de sociedade acarretava em penalidades aos desviantes, como bem deixam claras as suas cláusulas. Vestígios de cobrança de dívidas por sociedades que acabaram dando errado aparecem nas procurações registradas em cartório. Eram os sócios em Lisboa, dando procurações aos agentes em Pernambuco para cobrarem os sócios transgressores. É importante notar que essas sociedades, compiladas no Quadro 5.5., não aparecem em escrituras de formação de sociedade, arroladas na Tabela 5.4. acima. Isso quer dizer que nem todos os agentes mercantis sentiam a necessidade de registrar as suas sociedades em notas de tabeliões.

⁵⁹⁹ Sociedade de 1803. ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 38, liv. 206, f. 135-136.

⁶⁰⁰ Para a formação inicial da sociedade em 1796, Cf. ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 175, f. 60-61. Na primeira sociedade, ambos os sócios faziam hipotecas para dar garantias aos credores. Podiam "tomar qualquer quantia a juro ou a risco, ou comprar fazendas a crédito e ambos ficaram responsáveis pelos seus pagamentos." Todas as remessas de fazendas deveriam vir acompanhadas de suas faturas. O sócio em Pernambuco não poderia fazer nenhum tipo de negócios fora da sociedade, com exceção de tirar comissões. Só depois de pagarem os credores os sócios dividiriam igualmente os lucros e perdas. Para a renovação da sociedade, oito anos depois, cf. ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 39, liv. 211, f. 127.

Faz lembrar João Antônio Fernandes Batalha, mercador, que declarava ter feito uma “sociedade vocal” com Francisco José Peixoto de Freitas.⁶⁰¹

Tabela 5.5: Sociedades mercantis a partir de procurações (1784 a 1799).⁶⁰²

	Data	Sócio em Lisboa	Sócio em Pernambuco
a	07/07/1784	Antônio José dos Santos Rodrigues	Bento José dos Santos Rodrigues
b	22/08/1785	José Joaquim Ramos e Silva	Manuel Rodrigues Sete
c	08/04/1789	Bento dos Reis Francisco	Francisco José Ribeiro Coelho
d	10/04/1790	José Duarte Guimarães	Jerônimo Francisco dos Reis Guimarães
e	20/04/1790	Bento José Pacheco	Francisco Xavier de Souza
f	03/05/1790	João Antônio Fernandes Batalha	Francisco José Peixoto de Freitas
g	23/02/1791	Manuel de Souza Freire	José Fernandes da Cunha
h	19/02/1795	Francisco José da Costa	Mateus Rodrigues Lima
i	04/12/1795	Julião Gervásio de Aguiar	José Estevão de Aguiar
j	08/04/1796	João de Oliveira Guimarães	José Gomes Ferreira
l	16/08/1796	João de Deus Pinto	José Dias de Andrade
m	26/11/1799	Antônio Carlin	Silvestre Cardoso da Fonseca

- a) ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 132, liv.624, f. 52v-53.
- b) ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 114, f. 12v-13.
- c) ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 128, f. 93-94.
- d) ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 133, f. 54v-55v.
- e) ANTT, 3º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 152, liv. 711, f. 53-53v.
- f) ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 139 f. 92-92v.
- g) ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 647, f. 6v-7.
- h) ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício C, Livro de Notas, Cx. 12, liv. 58, f. 49.
- i) ANTT, 14º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 25, liv. 122, f. 82v-83v.
- j) ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 667, f. 85v-86.
- l) ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 173, f. 115.
- m) ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 36, liv. 190, f. 41v

Um dos casos mais chamativos é o da sociedade entre os irmãos Julião Gervásio de Aguiar e José Estevão de Aguiar, encerrada em 1799.⁶⁰³ Chega a ser curioso porque a

⁶⁰¹ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 139 f. 92-92v.

⁶⁰² As datas não correspondem com o início da sociedade, mas sim com a data da procuração.

⁶⁰³ Por duas ocasiões, o sócio em Lisboa mandava cobrar o irmão por dívidas pendentes da sociedade em 1804. Cf. ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício C - Livro de Notas, Cx. 14, liv. 69, f. 24V-25 e ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício C - Livro de Notas, Cx. 15, liv. 75, f. 7V-8v.

visão dos grupos mercantis apoiada em laços familiares é muito forte, e chama atenção quando casos desse tipo aparecem. Não era o primeiro e também não seria o último. Joaquim Leocádio da Fonseca e Silva, uma das figuras de relevo no setor do transporte na década de 1780, operava como mercador residente em Pernambuco desde pelo menos 1777. Ele tinha com seu pai, Manuel da Fonseca e Silva, negociante estabelecido em Lisboa, uma sociedade que iniciou com mais de 6.400.000 réis em 1777 e que deveria acabar em 1783. Entretanto, Manuel da Fonseca e Silva havia entrado com processo contra o filho na Junta do Comércio em 1784, pois Leocádio havia iniciado uma sociedade com seu irmão - o já mencionado procurador e devedor - João Crisóstomo da Fonseca e Silva, estante em Pernambuco, com capitais devidos ao pai.⁶⁰⁴ Seja como for, relações parentais nas sociedades mercantis para Pernambuco eram raridades, pelo menos não com parentes de primeiro grau.

Apesar da preocupação dos agentes em maximizar os seus ganhos, principalmente quando impunham uma série de restrições aos correspondentes em Pernambuco, as sociedades também eram instrumento de extração rentista por parte dos lisboetas. No fim da sociedade entre José Fernandes de Matos, em Lisboa e Domingos José Martins Vieira, em Pernambuco, os lucros seriam divididos em seis partes. Duas partes iriam para o sócio em Lisboa e duas iriam para o sócio em Pernambuco. As outras duas partes iriam para outros dois sócios, parentes do negociante em Lisboa.⁶⁰⁵ Semelhantemente, José Pereira da Silva, sócio em Lisboa, estava interessado na metade de uma sociedade e na outra metade estavam interessados o sócio que estava indo para Pernambuco, José Pedro Machado, e suas duas irmãs, Rita Maria Henriques e Luísa Bernarda, que ficariam em Lisboa. As duas irmãs nada fariam, mas ganhariam, terminados os seis anos da sociedade, uma renda decorrente dos lucros das negociações. Os sócios não poderiam abrir outra sociedade com mais ninguém. E o mercador em Pernambuco só poderia remeter gêneros para o sócio em Lisboa.⁶⁰⁶

A maior parte dos contratos estipulava a divisão igual dos lucros e perdas no final das sociedades. Era, como já mencionado, uma das poucas cláusulas favoráveis aos

⁶⁰⁴ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 122, f. 137-140v.

⁶⁰⁵ Os outros dois sócios provavelmente deveriam ser sobrinhos de José Fernandes de Matos, pois eles assinavam o contrato como Matos e Sobrinhos e Companhia, Sociedade celebrada em 1806. Cf. ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 183, f. 49-50.

⁶⁰⁶ Sociedade de 1787. ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B, Livro de Notas, Cx. 26, liv. 116, f. 27-28.

mercadores em curso para a colônia. Alguns contratos, contudo, eram celebrados dividindo desproporcionalmente os ganhos e perdas das negociações. Em um, Manuel Xavier não entrava com capital, mas tão somente com "sua agência e trabalho pessoal", razão pela qual viria a receber, no final, a terça parte dos líquidos interesses que a sociedade produzisse. Ainda por cima, as perdas, "sejam de mar ou terra", eram de sua responsabilidade. Os sócios em Lisboa, Correia, Viana e Companhia, receberiam 2/3 dos lucros.⁶⁰⁷ Noutra, José Fernandes de Matos, sócio em Lisboa, ficava sendo o primeiro caixa da sociedade. Compraria e venderia "todos os gêneros e remetendo aqueles que lhes parecerem úteis para o consumo em Pernambuco." Antônio do Couto ficava como segundo caixa, "representando a pessoa do primeiro [caixa] em Pernambuco." Nenhum dos dois poderia tirar comissão que não fosse para os fundos da sociedade. O sócio em Pernambuco não poderia fazer negócio algum fora da sociedade: não podia arrematar rendas Reais, ser fiador, e nem comprar prédios e embarcações. Os lucros no final da sociedade seriam divididos em seis partes. Duas partes ficariam para o sócio em Pernambuco e quatro para o sócio em Lisboa. A mesma divisão aconteceria em caso de perdas. Em Lisboa, tudo o que se embarcaria ficaria registrado como o nome de "Fernandes de Matos e Companhia" e de Pernambuco se despacharia em nome de "Antônio do Couto e Companhia".⁶⁰⁸ No final de uma outra firma, o sócio em Lisboa, o vendedor de bacalhau José Rodrigues, ficaria com 2/3 dos lucros e o de Pernambuco, Martinho Francisco Pereira, com 1/3. Essa assimetria na divisão dos ganhos era explicada no contrato. Uma vez que o sócio de Pernambuco não entrava para a sociedade com capital algum, ficava, por assim, eximido de pagar qualquer dívida para com os credores da sociedade. Entretanto, por conta da sociedade ficariam os fretes e seguros. O sócio em Pernambuco ficava proibido de fazer negócio com outra pessoa, e não poderia comprar embarcações, arrematar rendas reais ou ser fiador de qualquer pessoa.⁶⁰⁹

Muitos contratos não permitiam que os sócios em Pernambuco retirassem do capital inicial da companhia parcelas para o seu sustento pessoal, como vestuário e moradia. O que pode querer dizer que eles se sustentavam por meio de parcelas de negociações que fizessem pela sociedade, mas isso não está claro nos contratos. Apenas eram permitidos tais desembolsos dos fundos no caso de aluguéis de armazéns - para

⁶⁰⁷ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 97-99.

⁶⁰⁸ O sócio em Lisboa havia entrado com 8 contos na sociedade e o sócio em Pernambuco entrava com 4 contos. ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 169, f. 62-63v.

⁶⁰⁹ Sociedade de 1803. ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 39, liv. 208, f. 8-9v.

abrigar as remessas que fariam ou as que receberiam - e a contratação de um caixeiro ou um escravo para ajudar o sócio. Só algumas poucas firmas reservavam algum tipo de ordenado para os sócios. Manuel Xavier, por exemplo, ganharia 100.000 réis anuais para o seu sustento em Pernambuco.⁶¹⁰ José Quintino, em Lisboa, e João Rodrigues Salazar, em Pernambuco, faziam sociedade na qual, cada um, teria o direito a um "salário" de 38.400 por ano.⁶¹¹ Para o sustento pessoal dos sócios Raimundo da Silva, em Lisboa, e José Felipe dos Santos, em Pernambuco, receberiam, cada um, 240 réis "em cada um dia", tirados do "monte da sociedade".⁶¹² Já para o sustento pessoal do sócio Manuel Ribeiro do Couto em Pernambuco e do seu escravo seria permitida a utilização do fundo da sociedade, no valor de 400 réis por dia.⁶¹³ Aliás, o fato de um mercador ter escravos não significava, necessariamente, um esforço de sua parte para se nobilitar.⁶¹⁴ Ter escravos poderia ser simplesmente uma forma do comerciante contornar o contrato de um caixeiro, que poderia ser mais caro, para lhe auxiliar na administração da sociedade. Ou até mesmo poderia ser um simples trabalhador doméstico.

Ter um armazém – alugado ou próprio - era um dos elementos fundamentais da atividade mercantil. Como a troca dos produtos – dos metropolitanos pelos coloniais – poderia demorar, os armazéns serviam justamente para guardar as mercadorias durante esse período. Além do mais, quando concretizadas as trocas, o mercador em Pernambuco ainda deveria avisar o sócio em Lisboa o que estaria remetendo, suas quantidades e valores, para que se fizessem os seguros no reino. Nesse meio tempo, enquanto as cartas não chegavam até o sócio em Lisboa, as mercadorias permaneciam enceleiradas. É importante diferenciar aqui os armazéns dos mercadores dos armazéns e trapiches utilizados pela alfândega.⁶¹⁵ Quando tudo estivesse pronto – venda e seguros acertados – o mercador se dirigia a alfândega com as cargas para pagar os impostos e as deixava por lá, à espera das embarcações.

Os seguros, tanto nas mercadorias de ida como nas de volta, eram todos realizados pelo parceiro em Lisboa, mas os seus custos podiam, ou não, ser mitigados entre os sócios.

⁶¹⁰ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 97-99.

⁶¹¹ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 152, f. 29v-31.

⁶¹² ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 22v-24.

⁶¹³ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 158, f. 13v-14v.

⁶¹⁴ Essa é uma hipótese que aparece com muita força em FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*, op. cit., p. 247-248.

⁶¹⁵ Para uma breve menção aos trapiches reais e armazéns de particulares na Bahia, cf. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit., p. 252 e 276, nota 64.

Para a torna viagem, o mercador em Pernambuco deveria sempre remeter os conhecimentos de carga dos gêneros que despachava para que, em Lisboa, se fizessem os seguros.⁶¹⁶ Já na modalidade de negociação entre um mercador e um comissário, os seguros eram pagos pelo mercador que negociava por conta e risco.⁶¹⁷ Muito pouco é possível saber acerca dos seguros mediante os contratos de sociedade. Sabe-se, contudo que eles valiam em caso de perigo de mar, mas não valiam caso as mercadorias vendidas à crédito ou à fiado não fossem pagas.

A atividade seguradora em Portugal foi durante muito tempo dependente de organizações entre mercadores que se juntavam para realizar seguros pontuais. Também a demanda dos segurados dependia de firmas estrangeiras em Lisboa, que por meio de seus procuradores, faziam seguros no reino.⁶¹⁸ Os seguros poderiam cobrir tanto as mercadorias como a embarcação, e também as letras de risco.⁶¹⁹ Já as companhias de seguro – funcionando por ações e com grandes capitais -, tanto aquelas administradas por portugueses, por estrangeiros ou mistas, só se tornaram realidade depois de 1791 em Portugal.⁶²⁰ Ainda é um mistério o grau de extensão e solidez dessas seguradoras. Carlos Guimarães da Cunha admite que as companhias seguradoras eram frágeis e tiveram vida curta. Jorge Pedreira alega que eram as seguradoras portuguesas que dominavam esse ramo de atividade frente às firmas estrangeiras no final do setecentos.⁶²¹

Outro ponto em suspenso na historiografia é a organização dessas seguradoras. Talvez algumas lacunas possam ser aclaradas tomando o caso do reino vizinho. Numa sociedade de seguros na Espanha, nenhum acionista entrava com capital para a sociedade. Eles apenas se comprometiam a pagar os segurados, quando ocorressem perdas. Ou seja, não existiam fundos. Dado o grande número de viagens que ocorreram sem problemas e

⁶¹⁶ “Para o contrato de seguro é necessário o nome do navio e o seu tipo, nome e nacionalidade do capitão do navio e do segurado, proveniência e destino da viagem e escalas se houver.” Cf. SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-mercadores no século XVIII*, op. cit, p. 125.

⁶¹⁷ Mas dependendo do momento e das taxas, os seguros poderiam não ser acionados. “Mesmo nas transações de quantia considerável, o seguro só é feito se o prêmio não for demasiado alto”. Cf. SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-mercadores no século XVIII*, op. cit, p. 126.

⁶¹⁸ A CGPP fazia seguros, por exemplo, por meio de seus correspondentes na Inglaterra. Os prêmios de seguros variavam conforme as conjunturas de segurança, caso houvesse guerras era natural que eles encarecessem. Cf. RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro*, op. cit, p. 113.

⁶¹⁹ PEDREIRA, Jorge. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa*, op. cit, p. 348.

⁶²⁰ 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 ao início da Revolução Liberal*. Lisboa: Edições Colibri, 2014, p. 81 e 83.

⁶²¹ CUNHA, Carlos Guimarães da. *Negociantes, mercadores e traficantes*, op. cit, p. 82 a 86. PEDREIRA, Jorge. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa*, op. cit, p. 349.

as poucas que necessitaram de indenizações, Jeremy Baskes conclui que as seguradoras obtiveram mais lucros do que perdas durante a época de paz, anterior a 1793. Já para o período de guerras, as sociedades de seguros apresentaram mais perdas do que ganhos.

De modo que as seguradoras não exigiam capital inicial, muitos mercadores viram aí uma possibilidade de lucrar, tendo parte em várias sociedades de seguros ao mesmo tempo. Entretanto, quando vinham as indenizações que deveriam ser pagas aos segurados, principalmente no tempo de guerra, muitos não conseguiam honrar os pagamentos e pediam moratória.⁶²² A guerra, principalmente depois de 1793, foi uma das maiores fontes de risco para os mercadores.⁶²³ Mas ao mesmo tempo que os riscos aumentavam devido a guerra, também proporcionava que novos agentes entrassem no negócio de seguros, pois as taxas aumentavam e atraía mais especuladores para o negócio.⁶²⁴ Semelhantemente, talvez seja isso o que ocorreu em Portugal na década de 1790, quando os conflitos europeus engrossaram houve um crescimento das companhias seguradoras.

A lucratividade das firmas seguradoras residia na diferença entre os prêmios coletados e as indenizações pagas. Não existia nenhuma contabilidade sofisticada para calcular as taxas de prêmios. O valor das taxas radicava na experiência das ocorrências passadas. Quem fazia a ligação entre os agentes que queriam seguros (mercadores e proprietários de navios) e as firmas seguradoras era o corretor. Nas apólices ficavam registrados que tipo de cobertura seria dado e as taxas de lucro. O corretor recebia 0,25% de comissão em cima do valor da apólice.⁶²⁵

Dar seguro implicava em risco moral. Ou seja, quando o segurado recebia o seguro ele poderia, já que estava segurado, incorrer em maiores riscos. Em termos práticos, um dono de navio poderia não equipar adequadamente seu navio com armamentos, pois já que estava segurado, iria ganhar um prêmio se fosse apanhado por algum corsário no mar. Essa situação fazia os seguradores colocarem algumas cláusulas adicionais nas apólices, os cosseguros. Por exemplo, se a viagem ocorresse normalmente, os prêmios seriam menores. Se ocorressem perdas, os prêmios seriam maiores. Essa era uma forma dos

⁶²² BASKES, Jeremy. *Staying afloat. Risk and uncertainty in Spanish Atlantic world trade*. Stanford: Stanford University Press, 2013, p. 262 e 267.

⁶²³ Ibidem, p. 9.

⁶²⁴ Ibidem, p. 219.

⁶²⁵ Ibidem, p. 207 e 209.

seguradores garantirem dos segurados que eles se esforçariam em fazer viagens seguras.⁶²⁶

Outra forma, além dos cosseguros, de os seguradores cobrarem dos segurados boas práticas para reduzirem os riscos, era incentivando-os a utilizarem os comboios, tanto aqueles escoltados pela armada real como simplesmente sair dos portos em conjunto com outras embarcações.⁶²⁷ Isso, a propósito, aconteceu para uma frota de Pernambuco em 1798. Quando as embarcações estavam em Recife, recebendo carga, foi expedida uma ordem régia que obrigava a frota de Pernambuco para ir a Bahia, onde as duas frotas partiriam juntas para o reino. Os mestres das embarcações e os interessados logo protestaram e argumentaram que quando se fizeram os seguros em Lisboa, eles tinham a validade somente para viagens diretas de ida e volta, e não com escala na Bahia, porquanto “todo o acontecimento fora desta rota, vai fazer por conta do segurado e não do segurador”.⁶²⁸ Contudo, nem todos poderiam ou achavam necessário fazer seguros quando protegidos por escoltas navais. Em 1711, dois mercadores trocavam cartas fazendo um saber que “vindo com comboio poderão não fazer o tal seguro se lhe parecer.”⁶²⁹

Talvez devido ao excessivo crescimento econômico da época, em 1799, por carta régia, mandava-se estabelecer em Recife “caixas de crédito, circulação e descontos, em favor da agricultura e do comércio”, e também para beneficiar companhias de seguros. Essa medida não teve cumprimento nenhum. Só em 1809, com a criação do Banco do Brasil, que se teria algo parecido.⁶³⁰ Desnecessário explorar a ideia de que, no período colonial, na falta de bancos, eram os mercadores que assumiam essa função.

Seja como for, alguns comerciantes e transportadores em Portugal, que eram envolvidos com a rota pernambucana, também eram seguradores. Ou seja, eles poderiam cortar intermediários nos custos de seguro, já que eles eram os próprios seguradores.

⁶²⁶ Ibidem, p. 234 e 236.

⁶²⁷ Ibidem, p. 238-239.

⁶²⁸ APEJE. CC. 09, f, 236v.

⁶²⁹ SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-mercadores no século XVIII*, op. cit, p. 126, nota 225.

⁶³⁰ COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos. Vol. VII*. Recife: FUNDARPE, 1983, p. 50-51. Essa mesma proposta foi aventada para a Bahia. Cf. AGUIAR, Pinto de. *Bancos no Brasil colonial. Tentativas de organização bancária em Portugal e no Brasil até 1808*. Salvador: Livraria Progresso, 1960.

Veja-se o caso de Bento José Pacheco e Filhos, Francisco Palyart, Francisco Higino Dias Pereira e Manuel de Souza Freire⁶³¹ que eram seguradores/mercadores/armadores.

Um bom fluxo de informações era essencial, tanto para as vendas como para a realização dos seguros. As sociedades tinham cláusulas específicas para os mercadores enviarem correspondências uns aos outros sobre as melhores mercadorias, preços e quantidades que tinham mais saída nas duas pontas do Atlântico. Assim como existiam os jornais mercantis para manter os negociantes, principalmente os de Lisboa, mais atualizados sobre as condições de mercado, nomeadamente sobre as questões de oferta e procura nos mercados europeus. Talvez a maior revolução no sistema de comunicações entre a metrópole e as colônias veio com a abolição do sistema de frotas em 1762 para Pernambuco e em 1766 para o resto do Brasil. A partir daí as trocas de correspondência foram, naturalmente, agilizadas. Fora isso, era possível, por exemplo, um mercador em Pernambuco mandar correspondência para a Bahia quando soubesse que de lá estava saindo um embarcação para o reino, o mesmo valendo no caso de um mercador em Lisboa querer se comunicar mais rápido com um mercador em Pernambuco, se utilizando de embarcação que fosse para Salvador, o porto mais próximo do Recife.⁶³² Um projeto oficial de correio marítimo, independente das embarcações mercantis, só teria tomado corpo no final do século XVIII.⁶³³

Já os custos de fretes, na maioria dos contratos de sociedade, entravam na conta da mesma. Tanto os despachos de Lisboa para Pernambuco, como no reverso, deveriam ser feitos em “navios de bom conceito” segundo muitos contratos explicitam. Além disso, os mercadores tomavam a precaução de pulverizar as suas remessas em diversos navios. Isso fica claro na seguinte passagem de um contrato de sociedade: “Que ele sócio José Bernardes [em Pernambuco] não poderá carregar em navio que não seja grande e de bom conceito, e ainda nestes mesmos, não poderá em cada um embarcar gêneros que excedam o valor de 1 conto de réis...”⁶³⁴ E, de fato, mesmo na hora da celebração da sociedade em

⁶³¹ Nomes encontrados em PEDREIRA, Jorge. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa*, op. cit, p. 346-347.

⁶³² Segundo Júnia Furtado, esse método era utilizado também na época das frotas, o que faz muito sentido, pois as frotas geralmente saíam em meses diferentes. Cf. FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*, op. cit, p. 101-102.

⁶³³ 1797, julho, 12, Recife. CARTA (4ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, à rainha [D. Maria I], informando acerca da construção de duas embarcações para servirem de correios marítimos, pedindo o envio dos apetrechos necessários, que não se encontram disponíveis naquela capitania. AHU_ACL_CU_015, Cx. 197, D. 13571.

⁶³⁴ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 58-59.

cartório, mercadores como Francisco Bernardo de Faria e Companhia já declaravam os valores despachados para Pernambuco e as embarcações utilizadas (Tabela 5.6.)

Tabela 5.6. Carregações de Francisco Bernardo de Faria e Companhia para Pernambuco em 1798.

Embarcação	Tipo	Capitão	Valor das fazendas
Nazareth e Aliança	Galera	Manuel Lourenço Gil	1.078.629
Santa Cruz e Santana	Navio	João Lourenço da Cruz	814.735
Santo Antônio Tejo	Navio	José Francisco da Cruz	1.019.475
Pensamento Ligeiro	Navio	José Luis Pereira	900.750
Conceição	Corveta	Belchior da Costa Lima	472.900
Boa Fortuna	Corveta	Felix José Puppo	563.950
Paz e Triunfo	Galera	Heitor Homem da Costa	401.470
Caridade	Navio	Manuel José do Nascimento	711.267
Total			5.963.176

Fonte: ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 33, liv. 165, f. 45v-47v.

Devido à falta de registros particulares, não se sabe da movimentação comercial dessas sociedades. Somente graças a uma disputa que foi parar na justiça, foi possível ter conhecimento das atividades mercantis totais de somente uma sociedade. Foi uma parceria selada em Pernambuco, num cartório de Recife, entre dois agentes da praça, por isso não consta no rol de sociedades copiadas acima, que foram retiradas dos cartórios de Lisboa. Eram eles, João Antônio de Miranda, que ia para Lisboa e que entrava com todos os capitais, sem os declarar no contrato, e José dos Santos Ribeiro que ficaria em Pernambuco e que só entrava na sociedade com seu trabalho. Entre 1794 a 1802, as fazendas remetidas para Pernambuco somaram 70.939.003 réis, cujas vendas deram um lucro de 1.017.623 réis (1,43%). Já os gêneros coloniais remetidos para Lisboa, entre 1795 a 1802, foram da ordem de 60.750.050 réis e renderam lucro de 13.694.912 réis (22,54%). Esses números comprovam duas coisas. A primeira e já conhecida: em ambos os fluxos existiam lucros, mas os lucros de vendas na metrópole eram bem maiores que

os lucros na colônia. ⁶³⁵A segunda é que, provavelmente, essa era uma sociedade de pequeno porte e talvez muito mal administrada, uma vez que somando os lucros de Recife e Lisboa eles comportaram 14.712.535 réis. Entretanto, de todo esse lucro foram descontadas as perdas, que foram de 13.528.538 réis, sobrando apenas 1.183.997 réis de lucro líquido no decurso de 8 anos de sociedade. A razão da má gerência, segundo o sócio de Lisboa, residia na má fé de seu sócio em Pernambuco que, ainda em 1807, devia 12.350.621 réis a sociedade e devia ainda mais 1.219.949 réis a ele, Miranda, por negócio particular, fora da sociedade. Por causa dessas pendências, que o sócio em Pernambuco teimava em não acertar, que Miranda recorreu ao príncipe regente D. João para que ele acionasse o governador de Pernambuco e um juiz para “arrancar-lhe o cabedal”. Miranda pedia urgência no pedido já que estava em dívida com credores na praça de Lisboa e como ele foi o único na sociedade a entrar com capital, todos os empréstimos tomados ficaram por sua conta. Lembrava, assim, que “os fundos com que girou esta sociedade” foram sempre dele e de seus credores. ⁶³⁶ Esse caso de sociedade formada na colônia permite concluir que mesmo empresas formadas fora da metrópole também poderiam se utilizar dos capitais reinóis para fazer girar os negócios.

É importante alertar que os contratos de formação de sociedade poderiam ser nada mais do que simples cartas de intenções. Obviamente, era impossível o mercador em Lisboa ter total controle sobre o que o mercador em Pernambuco estava fazendo. As sociedades, porventura, azedavam em algum tipo de problema como indicam as procurações de cobrança e outros exemplos, o que demonstra a fragilidade desse tipo de negociação. Lavrar contratos em notários, entretanto, era ainda uma boa medida de segurança para os credores e os sócios majoritários em Lisboa. Se caso as quebras dos contratos se concretizassem e causassem danos significativos nos financiadores de Lisboa, um registro notarial já era meio caminho andado para a abertura de pleitos

⁶³⁵ Situação diferente do comércio entre a Portugal e Angola, circuito no qual não existiam lucros em ambos os sentidos. Cf. MENZ, Maximiliano M. As “geometrias” do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796 – 1807). *Revista de História* (USP), v. 166, o. 196-197.

⁶³⁶ [ant. 1807, julho, 20]. REQUERIMENTO do negociante da praça de Lisboa João Antônio de Miranda ao príncipe regente [D. João], pedindo uma carta régia ao governador da capitania de Pernambuco, [Caetano Pinto de Miranda Montenegro], para que nomeie um ministro para juiz de todas as pendências e contas que tem com seu sócio naquela, José dos Santos Ribeiro, que o dito ministro evoque todas as causas, bens, livros e papéis pertencentes a mesma sociedade, para que se sentencie em uma única instância, como for de justiça, e se pague os capitais, acréscimos e prêmios que se julgarem devidos pela demora e desvio de cabedais que o suplicado tem feito. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_ 015, Cx. 269, D. 17903.

judiciais, que embora morosos, poderiam ser a última alternativa para recuperar os capitais investidos.

Esses contratos de sociedade permitem visualizar o seguinte. Como já é evidente até agora, a maioria dos capitais provinham de fora de Pernambuco. E, frisa-se, eles não eram aplicados em nenhum tipo de atividade produtiva que gerassem ganhos independentes do comércio. Todo o capital era acionado estritamente para as permutas e o seu lucro era remetido para a metrópole, tanto para ser dividido entre os sócios como para pagar os credores. Os ganhos não eram redirecionados ou amortizados no mercado doméstico. Capitais, assim como agentes, permaneciam temporariamente na colônia. Uma das cláusulas sempre presente nos contratos de sociedade era a impossibilidade dos sócios em Pernambuco comprarem bens de raiz. Ai pode estar uma das explicações para que tantos mercadores residentes de longa data investissem nesses bens. O vazio econômico nos setores de bens imóveis que as escrituras de sociedade chancelavam abria espaço para que os homens da terra avançassem. Estritamente falando, as sociedades e os seus sócios em Pernambuco eram economicamente orientados para exportação. E o eram, em grande medida, porque a produção de manufaturados era proibida nas colônias. Por isso, não surpreende que as sociedades, e as demais modalidades de organização comercial, capitalizavam seus fundos iniciais, maiormente, com fazendas. Decorre que esses agentes faziam tanto o papel de organismos que negociavam crédito - pois as fazendas serviam como crédito - como ao mesmo tempo, firmas de importação-exportação.

A historiografia já tratou sobre sociedades mercantis no comércio luso brasileiro e é importante observar aqui quais foram suas conclusões e tentar aproximá-las com os resultados obtidos no caso pernambucano. Fábio Pesavento, observando as sociedades formadas em Lisboa com direitura a praça do Rio de Janeiro, avança na hipótese de que elas eram as formas mercantis menos suscetíveis de darem errado, já que apresentam menos atritos entre os sócios do que entre as formas mercantis sem a celebração de um contrato.⁶³⁷ Pesavento colheu uma amostragem de 66 sociedades mercantis para o Rio de Janeiro num período de 40 anos, de 1750 a 1790. O total dos capitais dessas firmas

⁶³⁷ PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da corte*, op. cit, p. 125.

somaram 176 contos. A média de duração dessas sociedades era de 3 anos e a média de capitais por sociedade era de 8,5 contos de réis.⁶³⁸

Antônio Carlos Jucá de Sampaio procedeu de forma diferente. Ele conseguiu acessar os contratos de sociedade mercantil por meio dos cartórios cariocas. Ali, encontrou 33 sociedades mercantis para a primeira metade do século XVIII. Dessas, 21 eram para o comércio externo e 12 eram para o comércio interno. No comércio externo, um dos sócios ia para Lisboa com capital e mandaria as fazendas para os sócios no Rio de Janeiro. Os lucros, por sua vez, eram enviados para a praça carioca. Era, assim, um caminho contrário do que faziam as sociedades formadas em Lisboa. Já nas sociedades internas, um sócio ficava no Rio e outro ia para as Minas.⁶³⁹ Assim, constatando que as sociedades eram formadas no Rio de Janeiro, por mercadores cariocas, Sampaio concluiu que existia uma autonomia da elite mercantil daquela praça.⁶⁴⁰ Mas argumentar pela autonomia dos mercadores cariocas talvez seja uma conclusão muito precipitada, de vez que Sampaio não menciona, com exceção de um caso, da possibilidade das sociedades levantarem créditos com agentes de Portugal. Também silencia das comissões que as sociedades poderiam tirar, ou seja, se elas poderiam atuar como agentes de mercadores de Portugal. Contudo, a mais importante ressalva a ser feita as suas conclusões diz respeito à representatividade dos dados de sociedades mercantis que extraiu dos cartórios cariocas. Em cinquenta anos encontrou 21 sociedades comerciais, para um período economicamente forte, como foi a época do *boom* mineiro, de 1701 a 1750. Para saber se, de fato, os mercadores cariocas eram autônomos, ou seja, se dependiam ou não dos comerciantes lisboetas, por exemplo, o metodologicamente adequado seria recorrer aos cartórios de Lisboa para verificar quantas sociedades foram formadas para o Rio de Janeiro no mesmo recorte. Tarefa hoje só possível mediante o Cartório do Distribuidor – o mesmo cartório utilizado no trabalho de Fábio Pesavento – já que alguns cartórios de Lisboa foram destruídos no terremoto de 1755. E 21 sociedades comerciais em 50 anos são, no mínimo, pouco expressivas. Só para se ter uma ideia, pelos dados apresentados aqui - levantados nos cartórios de Lisboa que registraram as sociedades para Pernambuco – essas chegaram a mais de 90, para um período de 27 anos (de 1780 a 1807). Sem falar

⁶³⁸ Ibidem, p. 106, 122 e 123.

⁶³⁹ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 90-91.

⁶⁴⁰ Ibidem, p. 94.

que existiam outras sociedades que não eram registradas em cartórios e outras formas de associação, como empréstimos, obrigações e letras de risco que também funcionavam como importantes mecanismos de fazer comércio.

Da autonomia dos mercadores residentes foi se dando passos cada vez mais largos na assunção de que não só eles eram “independentes” dos capitais externos mas que eles também comandavam as trocas. Ao contrário de Pernambuco, que era superavitário com o reino, o Rio de Janeiro era deficitário, pelo menos para os anos iniciais do século XIX. Segundo João Fragoso e Manolo Florentino, o Rio pagava esses déficits por meio dos lucros decorrentes das reexportações para o mercado interno colonial. A grande relevância do mercado doméstico consequentemente fez os mesmos pesquisadores concluírem que os grupos mercantis que atuavam no Rio de Janeiro tinham uma grande importância. Para eles, “a debilidade do capital comercial lusitano para organizar a produção colonial poderia tornar possível a emergência de fortes setores mercantis no Brasil (no Rio de Janeiro, em Salvador e no Recife).” Até aqui não é possível discordar dos autores. A existência de grandes mercadores residentes nas praças coloniais é um fato inegável.⁶⁴¹ Entretanto, a discordância vem justamente quando eles exageram a argumentação em torno da importância desses grandes homens de negócios a ponto de dizer que poderia haver uma hegemonia dos “capitais mercantis residentes”.⁶⁴² Ideia semelhante surge em outro trabalho de Fragoso. Ele afirma que no fim do século XVIII, o comércio das rotas imperiais passou para o controle dos “mercadores residentes nas diferentes partes do ultramar” e “não mais pelos reinóis”.⁶⁴³ Contudo, para Pernambuco não existem indícios de que isso ocorreu. As sociedades e as relações de comissão, como vistos, e a atuação dos comissários volantes, que serão observadas na próxima seção, permitem dizer que os metropolitanos ainda eram muito ativos no mercado ultramarino

⁶⁴¹ Isso é admitido, inclusive, pela historiografia com a qual João Fragoso e Manolo Florentino se opõem. De acordo com José Jobson de Andrade Arruda a permanência de capitais nas praças coloniais era natural “pois, do contrário, não haveria reprodução do sistema.” Cf. ARRUDA, José Jobson de Andrade. O império tripolar: Portugal, Angola, Brasil. IN: SCHWARTZ, Stuart; MYRUP, Erik. (org.) *O Brasil no império marítimo português*. Bauru: EDUSC, 2009, p. 518.

⁶⁴² FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. Negociantes, mercado atlântico e mercado regional. Estrutura e dinâmica da praça mercantil do Rio de Janeiro entre 1790 e 1812. In: FURTADO, Júnia Ferreira. *Diálogos oceânicos. Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001, p. 159-174.

⁶⁴³ FRAGOSO, João. A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do Império português: 1790-1820. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 327 - 328.

durante o último quartel do setecentos.⁶⁴⁴ Os capitais das sociedades, lembre-se, eram em sua maioria dos mercadores de Portugal. O financiamento dos comissários volantes – como será demonstrado – partiam dos agentes radicados na metrópole, em sua esmagadora maioria. No capítulo 6, será visto que eram os metropolitanos os principais responsáveis pelo financiamento das viagens e eram eles os maiores proprietários de embarcações na segunda metade do século XVIII. Além disso, a presença dos capitais metropolitanos fica patente na proporção de ações depositadas na CGPP em 1759-1763, quase 90%.

É compreensível a ênfase que a historiografia do Antigo Regime nos trópicos dá aos fatores endógenos como parte explicativa fundamental para se entender o Brasil colonial. Às vezes exagerando, às vezes na medida certa, alguns trabalhos veem na postura arcaica das elites (econômicas e políticas) que criaram raízes nos trópicos como uma das causas para se entender questões cruciais do estatuto colonial e, em alguma medida, para se entender questões contemporâneas herdadas do passado, as quais giram em torno de temas como o subdesenvolvimento e a desigualdade social.⁶⁴⁵ Em português claro, as elites brasileiras, tanto as coloniais como as contemporâneas, tiveram um papel importante no atraso econômico e social do Brasil. Essa constatação é óbvia para os dias atuais, entretanto é mais ou menos correta quando se olha para o passado colonial. As elites domésticas na colônia tiveram seu peso, mas elas não estavam obviamente sozinhas, os agentes metropolitanos (tanto os dirigentes administrativos quanto os operadores mercantis) garantiram por meio da exploração colonial, com rendas advindas dos

⁶⁴⁴ Russell-Wood, tomando o caso da Bahia e Rio de Janeiro, compartilha da visão de que os comerciantes residentes na colônia “agiam mais por conta própria e não como simples intermediários das casas mercantis metropolitanas”. Mais do que isso, para ele, “as principais fontes de crédito eram coloniais e não metropolitanas, o que constitui um importante indicador do potencial para acumulação de capital dentro da colônia”. Sendo assim, ele conclui que “as comunidades mercantis de Salvador e Rio de Janeiro do século XVIII tinham, no mínimo, conseguido autonomizar-se do controle metropolitano”. Cf. RUSSELL-WOOD, A. J. R. Senhores de engenho e mercadores. In: BETTHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti. *História da expansão portuguesa. Vol. III. O Brasil na balança do Império (1697-1808)*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 208-209. Como já se mencionou, essas conclusões não se encaixam para o caso pernambucano. E mesmo para o caso da Bahia e Rio de Janeiro são necessárias cautelas. Apesar de não se ter feito um levantamento das sociedades mercantis para essas últimas praças nos cartórios de Lisboa, foi visível, através da consulta a essa documentação, a grande quantidade de contratos cancelados pelos notários para essas duas regiões brasileiras. Na verdade, Bahia e Rio de Janeiro aparecem muito mais nos cartórios de Lisboa do que Pernambuco. Algo natural, pois eram regiões comercialmente mais fortes. Cf. Apêndice I. I.D.

⁶⁴⁵ O texto lapidar que explora essas questões ainda é FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma sociedade colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790 - c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

impostos e lucros provenientes da lide mercantil, ganhos que eram transferidos para fora do Brasil.⁶⁴⁶

As sociedades mercantis para Pernambuco indicam claramente que a maior parte dos capitais adveio dos agentes metropolitanos. Fora isso, os sócios na colônia eram constantemente limitados por cláusulas contratuais que cerceavam sua margem de manobra para rentabilizar negócios próprios. Assim, olhando estritamente a forma mercantil das sociedades, é possível falar em hierarquia dos agentes que se confundem com as hierarquias das praças.⁶⁴⁷ Os metropolitanos entravam com capital e os estantes na colônia acediam com o trabalho, na maioria dos casos. Isto é, as redes mercantis eram hierarquizadas, seguindo mais ou menos as hierarquias dos mercados. Na analogia de Maximiliano Menz, a relação ficaria assim: “uma Lisboa valia três Rios de Janeiros, um Rio de Janeiro valia oito Rio Grandes e assim por diante. Por conseguinte, as comunidades mercantis tendiam a refletir esta distribuição mercantil no espaço.”⁶⁴⁸ Tentar saber quem comandava as negociações, se metropolitanos ou coloniais, não implica colocar esses agentes em posição de disputa ou de conflito. Apenas tenta auferir quem eram os que tinham capital suficiente para dirigir de forma mais ampla as conexões.

Um mercador em Portugal teria chances maiores de lucratividade e de acertar nos negócios que um mercador estante nos portos coloniais. Primeiro, porque o mercador na metrópole tinha maior facilidade de levantar fazendas que seriam remetidas a colônia. Os capitais da comunidade mercantil ali eram maiores, inclusive quando se leva em conta a

⁶⁴⁶ Para avaliar como a economia portuguesa dependia substancialmente do Brasil, cf. TOMAZ, Fernando. As finanças do Estado pombalino, 1762-1776. In: *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*. Lisboa: Sá da Costa, 1988, p. 367: “Mais de metade da receita total do período [1762-1776] teve assim a sua origem em actividades no ultramar ou a ele ligadas. A participação das possessões ultramarinas – do Brasil fundamentalmente – nas finanças públicas era determinante: era a feição colonial do Estado.” Entre a década de 1780 e 1790 “o império gerou quase 65% das receitas alfandegárias.” Cf. PEDREIRA, Jorge. Custos e tendências financeiras do Império português, 1415-1822. In: BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (dir). *A Expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 75. Cf. também Cf. SERRATH, Pablo Oller Mont. *O Império Português no Atlântico. Poderio, Ajuste e Exploração (1640-1808)*. São Paulo: Universidade de São Paulo [tese de doutorado], 2013.

⁶⁴⁷ Leonor Freire Costa é de posição diferente. Para a pesquisadora, pelo fato de existir “alternância de residência” entres os metropolitanos e os estantes na colônia - pela amizade e pelo parentesco entre os agentes - torna impróprio a afirmação de hierarquia entre eles. Cf. COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002, p. 293. Ela escreve isso se debruçando sobre os séculos iniciais da indústria açucareira, mas, ao que parece, no final do século XVIII já não era mais essa a situação. Cf. também COSTA, Leonor Freire. *Império e grupos mercantis. Entre o Oriente e o Atlântico (século XVII)*. Lisboa: Livros horizonte, 2002, p. 60.

⁶⁴⁸ MENZ, Maximiliano M. O crédito e a economia colonial. In: CARRARA, Angelo Alves (org.). *À vista ou a prazo: comércio e crédito nas Minas setecentistas*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2010, p. 28.

presença de casas comerciais estrangeiras⁶⁴⁹ que não poderiam atuar diretamente no comércio colonial mas que poderiam emprestar dinheiro ou mercadorias a negociantes dispostos a mercadejar. Lisboa, então, era o centro nevrálgico do encontro de mercadorias. Para lá afluíam as fazendas europeias e os gêneros coloniais. Mas os que poderiam usufruir desse mercado de múltiplos ofertadores e compradores de mercadorias eram os seus residentes. Eles estavam mais munidos de informações acerca do seu mercado do que os mercadores coloniais, a quilômetros de distância. Nisso o mercador na metrópole poderia lucrar mais facilmente nas duas pontas do negócio, tanto nas vendas das fazendas na colônia, como na venda dos produtos tropicais para os mercados europeus. O mercador residente, pelo contrário, dependia muito das comissões que recebia dos seus correspondentes metropolitanos e só quando conseguia acumular certo capital mediante essa atividade, era-lhe aberto a possibilidade de fazer negócios por conta e risco, mandando gêneros tropicais para a metrópole e esperando que seus correspondentes lá-lhe remetessem os lucros. Naturalmente, ele também poderia levantar capital por meio das suas próprias operações mercantis no mercado interno colonial e através de empréstimos. Em qualquer um dos cenários, entretanto, as chances de lucrar semelhantemente ao seu congênere metropolitano diminuía, justamente por ser dificultado a ele a chance de acessar as informações e os fluxos mercantis de um centro aglutinador como era Lisboa. Para além disso, existiam as conjunturas. Em momentos desfavoráveis, como guerras ou mercados superaquecidos, os mercadores residentes teriam mais dificuldade em concretizar os negócios. Veja-se que quando os fretes aumentaram no final do século XVIII, os mercadores residentes foram se retirando dos negócios, já que os custos de transação se elevaram. Quem ficou incumbido de tocar as transações por conta e risco foram os metropolitanos, de vez que eles tinham cabedal para bancar os custos, tinham mais conexões e mais informações.

Um dos elementos essenciais do modelo analítico do Antigo Sistema Colonial, advoga que o desenvolvimento interno da colônia estaria sempre impedido de florescer, principalmente porque a riqueza produzida na colônia não ficava aí, mas sim, era transferida para a metrópole. E o principal agente que garantiria tal transferência de riqueza seria o Estado português e a “burguesia comercial metropolitana”, ou seja, os

⁶⁴⁹ Cf. Apêndice XVI para alguns nomes de comerciantes estrangeiros que atuavam em Lisboa e que comerciavam para Pernambuco.

mercadores de grosso trato.⁶⁵⁰ Embora seja uma interpretação muito generalista, negligenciando os pequenos operadores e excluindo a possibilidade de desenvolvimento dos setores internos da colônia, ela encontra algum respaldo na análise empreendida nas formações de sociedades mercantis, principalmente porque essas sociedade funcionavam, na maior parte, com capitais metropolitanos que eram investidos na colônia. E mais do que isso, esses capitais eram revertidos em ganhos que não eram internalizados no espaço colonial, mas sim eram destinados ao espaço metropolitano. Basta reforçar que o fim da sociedade era em Portugal.⁶⁵¹

Contudo, não é possível afirmar que as sociedades eram a forma majoritária de se fazer comércio. Note-se que os mercadores residentes também lucravam – seja pelas comissões, seja pelos negócios por sua conta e risco, seja pela formação de sociedades nas praças coloniais - e nada os impedia de depositarem seus capitais em atividades econômicas internas. Assim, o postulado de que as rendas coloniais derivadas da mercancia só eram transferidas para fora da colônia deve ser revisto. E muitos trabalhos vêm demonstrando a atuação, em menor ou maior grau, de mercadores residentes operando dentro de espaços regionais.⁶⁵² Portanto, alguma parcela das rendas mercantis ultramarinas, que não se sabe qual, ficava nos espaços coloniais. Isso é um ponto. Outra questão é saber quem de fato liderava o comércio com as colônias, se eram os próprios coloniais ou se eram os mercadores metropolitanos. Dar uma resposta irrefutável sobre isso é impossível. Aqui, inclina-se a apontar que eram os portugueses que deveriam gerir o grosso do negócio, haja vista que mesmo estantes temporariamente na colônia, eles tratavam a passagem pelo Brasil como transitória, almejando retornar a metrópole com os ganhos de suas atividades. Eram, na maioria, portugueses fora de Portugal que

⁶⁵⁰ NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1995, p. 88-90. Para desenvolver suas ideias, Fernando Novais, como se sabe, se inspirou em PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1942.

⁶⁵¹ Quando Celso Furtado tentou mensurar a rentabilidade da indústria açucareira ele chamou a atenção justamente para a hipótese de que “parte substancial dos capitais aplicados na produção açucareira pertencesse aos comerciantes” e avança dizendo que era uma “renda de não-residentes, e permanecia fora da colônia”. Cf. FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*, op. cit., p. 49.

⁶⁵² Existem muitos trabalhos a esse respeito, mas penso aqui nos seguintes: CARRARA, Angelo Alves. *Minas e currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007. BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010. SOUZA, Avanete Pereira. *A Bahia no século XVIII. Poder político local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012. SOUZA, George Felix Cabral de. *Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.

dependiam dos créditos de mercadores residentes em Portugal, como os próprios dados retirados dos contratos de sociedade permitem auferir.

Júnia Ferreira Furtado fez um importante estudo a respeito do mercado interno de Minas Gerais na primeira metade do século XVIII e também tratou de sociedades mercantis, entretanto, somente para o comércio interno. Segundo ela, negociantes da Bahia e Rio de Janeiro, poderiam formar sociedades para abastecerem as Minas com produtos da metrópole. Também, os moradores de Minas, com os capitais da mineração, financiavam os mercadores mineiros que iam até os portos do litoral, Rio e Bahia, buscar mercadorias. Mas também existiam os grandes atacadistas mineiros, que adiantavam recursos para comissários, ou comerciantes, irem até o litoral comprarem mercadorias. Da mesma forma que financiavam, esses mesmos negociantes eram financiados por negociantes de Portugal, Rio e Bahia. Mas o financiamento direto de Portugal era bem raro. O que acontecia era os negociantes das praças do litoral servirem como intermediários entre os créditos metropolitanos e os devedores mineiros.⁶⁵³ Assim como no caso de Pernambuco, em Minas na primeira metade do século XVIII, as casas de comércio portuguesas enviavam representantes para a colônia para realizarem ou aumentarem seus negócios.⁶⁵⁴ Além disso, Júnia defende que as firmas – ou sociedades – eram “assentadas” no patriarcalismo, isto é, apoiada basicamente em laços familiares.⁶⁵⁵ Mas, já se mencionou, não foi esse o caso para as sociedades luso- pernambucanas. Pouquíssimas eram formadas por parentes. Aliás, conclusão próxima da de Sampaio, que encontrou poucas relações de parentesco nas sociedades cariocas.⁶⁵⁶

Embora não tratando sistematicamente das companhias comerciais, fornecendo na maior parte do tempo alguns poucos exemplos, David Grant Smith e Rae Flory, manejando os documentos produzidos na colônia, observaram a constituição de sociedades mercantis em Salvador entre o século XVII e o início do século XVIII. Tanto elas poderiam ser formadas entre agentes residentes na Bahia (ocasião em que um dos

⁶⁵³ FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio, op. cit.*, p. 123-125. Contudo, pela simples consulta aos notários de Lisboa foi possível observar a formação de sociedades e procurações para Minas Gerais, sinal de que os metropolitanos mantinham negócios diretos com a região mineradora. Isso foi mais evidente na leitura de alguns livros do 6º cartório notarial de Lisboa, para a década de 1750. Uma incursão no fundo do “Cartório do Distribuidor” no ANTT – uma espécie de índice de todos os cartórios de Lisboa – pode fornecer maiores dados a respeito dessas ligações durante a primeira metade do século XVIII.

⁶⁵⁴ *Ibidem*, p. 198.

⁶⁵⁵ *Ibidem*, p. 253.

⁶⁵⁶ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750), *op. cit.*, p. 92.

sócios se transferia para a metrópole), como entre coloniais e metropolitanos e até sociedades mercantis “triangulares” – ligando Bahia, Angola e Lisboa. Também analisam o funcionamento de sociedades para o mercado interno, ligando o litoral com os sertões e sociedades para arrendamentos de contratos.⁶⁵⁷ Catharine Lugar, olhando a comunidade mercantil de Salvador no final do século XVIII, toma as sociedades, entre outras coisas, como uma forma de reduzir risco. Numa sociedade os agentes tendiam a trocar mais correspondência, pois estavam presos a um contrato que os obrigava a fazerem isso. Assim, a contabilidade da empresa era mais clara para ambos os sócios, por exemplo, assim como as trocas de informações sobre as condições de mercado (oferta e procura) em ambas as praças.⁶⁵⁸

As sociedades não eram exclusividade do comércio luso-brasileiro. A prática de emprestar dinheiro para alguém que ia para o ultramar e registrar as obrigações de créditos nos notários acontecia na Holanda desde as suas primeiras viagens pelo Atlântico no final do século XVI. No mundo português, isso poderia aparecer nos cartórios como uma formação de sociedade. E no expediente dos notários holandeses ficava sob a rubrica de “parcerias” (*partnerships*).⁶⁵⁹ Garcia-Baquero, observando o comércio espanhol com suas coloniais, também enfatizou a importância das sociedades. A forma de sociedade em Cádiz tinha suas peculiaridades. A mais saliente era que o “posto” numa sociedade espanhola não era transmissível,⁶⁶⁰ ao contrário de algumas sociedades portuguesas que permitiam a troca dos sócios que estavam em Pernambuco.⁶⁶¹

⁶⁵⁷ SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century*, op. cit., p. 345-351. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit., p. 239-241, 249 e 253.

⁶⁵⁸ LUGAR, Catherine. *The merchant community of Salvador*, op. cit., p. 138-139.

⁶⁵⁹ DE VRIES, Jan. The Dutch Atlantic economies. In: COCLANIS, Peter A. (Edit) *The Atlantic economy during the seventeenth and eighteenth centuries. Organization, operation, practice and personnel*. South Carolina: University of South Carolina Press, 2005, p. 2.

⁶⁶⁰ GARCIA-BAQUERO, Antonio. *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial español bajo el monopolio gadatino*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1976, p. 406.

⁶⁶¹ Registrar sociedades em notários era uma prática muito mais antiga. Remonta a Idade Média, e ficava sobre o nome de *commenda*, que era um instrumento legal que captava recursos e unia investidores e administradores. É muito difícil traduzir a palavra *commenda*, entretanto ela pode ser entendida como uma “business venture”. E para os coevos, poderia aparecer sobre diversos outros nomes, como por exemplo, “societas”. A *commenda* não era bem uma “parceria,” outra forma de comércio na Idade Média. Embora as partes tirassem parcelas iguais nos lucros e nas perdas, o integrante que entrava com capital não necessitava prestar contas ao outro integrante quando fosse fazer negócios com terceiros. Essa é uma forma de comércio que aparece nas sociedades portuguesas para o Brasil, mas eram poucas. A maioria das sociedades em Lisboa deixava estipulado que os sócios poderiam fazer negócios com terceiros, mas o lucro dessas operações iria para fundo da sociedade. O contrato de *commenda* era parecido com o *sea loan* (empréstimos marítimos ou letras de risco), pois na época medieval ambas se limitavam a duração de uma viagem, e assim como o *sea loan*, no final o devedor ou o sócio voltava com os lucros e as perdas. Geralmente, em algumas *commendas*, o lucro era dividido assim: o investidor ficava com 2/3 e o integrante que viajava ficava com

5.3. Os comissários volantes e as letras de risco

Outra forma elementar de se fazer comércio, pelo menos no ultimo quartel do século XVIII, era por meio da atuação dos comissários volantes, que eram pequenos agentes que realizavam negociações rápidas na colônia. Por iniciativa própria ou a mando de outros, eles levantavam crédito na metrópole (em forma de fazendas, letras ou dinheiro), se dirigiam a América, faziam as trocas e retornavam ao reino com os gêneros tropicais. O registro dessas atividades era do âmbito estritamente particular, como as sociedades e os contratos de comissão, sendo feitas tanto no papel como na palavra. Uma forma de rastrear esse tipo de negociação e seus personagens é por meio dos contratos de letra de risco, por isso é importante saber como esse instrumento mercantil funcionava para depois observar como era o comportamento dos agentes.

A letra de risco era um simples papel, mas tinha o poder de ser utilizada como prova em contendas judiciais.⁶⁶² O seu objetivo principal era o de proteger as mercadorias no trajeto de mar – e não nos de terra – daí que ela seja denominada também de seguro marítimo e em outros lugares aparece com o nome de *sea loan*.⁶⁶³ Envolveria, geralmente, dois agentes. O credor, - também entendido como o tomador – que era o sujeito que tomava o risco se caso a viagem ultramarina desse errado. E o devedor – também entendido como sacador -, que estava obrigado a pagar ao credor os capitais adiantados (em forma de fazendas e/ou dinheiro), e mais 5% de juros de lei. A letra de risco estava ancorada nas mercadorias transportadas - e não nas embarcações -, tanto na ida como na volta, cobrindo riscos específicos, isto é, riscos de “mar, fogo, inimigo, corsário e falso

1/3. Porém, se houvessem perdas, elas cairiam todos sobre o investidor. Mas o viajante também perderia, uma vez que todo seu trabalho não seria recompensado. Em outras comendas o investidor entrava com 2/3 de capital e o viajante entrava com 1/3, mais o seu trabalho. Isso era muito próximo do que, no geral, foi encontrado para as sociedades portuguesas. Sobre as formas medievais de fazer comércio cf. LOPEZ, Robert; RAYMOND, Irving Woodworth. *Medieval trade in the Mediterranean world*. Columbia: Columbia University Press, 1961, p. 174-176.

⁶⁶² Para um exemplo de letra de risco cf. Apêndice XIII. Existem poucos estudos acerca de letras de risco no Brasil. Um dos que se teve conhecimento é o de Ana Amélia Vieira Nascimento que analisou as letras de risco confeccionadas na Bahia, para serem pagas igualmente na Bahia, de modo a realizar o tráfico de escravos. São letras depositadas nos livros de notas e na correspondência de um mercador nos arquivos de Salvador. Cf. NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. *"Letras de risco" e "carregações" no comércio colonial da Bahia, 1660-1730*. Salvador: Centro de Estudos Baianos, Universidade Federal da Bahia, 1977.

⁶⁶³ Para uma exaustiva discussão sobre letras de risco no comércio espanhol e em outros lugares da Europa, cf. os capítulos um e dois do livro de BERNAL, Antonio-Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Madri: Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, 1992.

amigo”, os quais o credor/tomador se responsabilizava. A letra de risco não cobria eventuais danos decorrentes de avarias ou alojações. Esses, por sua vez, eram riscos que iam por conta do devedor/sacador. A letra valeria durante o tempo da viagem e mais 24 horas depois da embarcação chegar ao porto de Pernambuco. Passado esse tempo a letra deixaria de valer. A mesma regra valeria para a torna viagem. A letra começaria a valer novamente depois de saída a embarcação do Recife e terminaria 24 horas depois de ancorado o navio no porto de Lisboa. O tempo de pagamento da letra era de 30 dias após a chegada à capital do reino. Se caso a viagem desse certo, o credor retomaria seu investimento inicial, mais os 5% de juros. Se caso a viagem desse errado, e se o erro envolvesse prejuízos de “mar, fogo, inimigo, corsário e falso amigo,” o credor nada receberia, nem o seu investimento inicial.

Um exemplo para tornar o contrato em torno da letra de risco mais palpável. Em 1784, Joaquim Pedro Belo havia sacado letra de risco de 533.334 réis sobre Florentino João de Carvalho (que já havia sido administrador do contrato de Angola), prometendo-lhe pagar tal quantia, mais os 5% de juros, operação que finalizaria em 560.000 réis. Joaquim Pedro Belo recebeu de Florentino a quantia em forma de fazendas, as quais foram aprovadas pelo próprio Florentino, que era o agente que correria o risco. Pelo risco que Florentino estava correndo, Joaquim Pedro Belo lhe daria um ganho, ou como diz o próprio documento, um “prêmio”, de 5% sobre o valor adiantado, isto é, 26.666 réis e ele se comprometia a pagar a letra inclusive com seus bens.⁶⁶⁴ Esse caso, retirado dentre muitos outros do Juízo da Índia e Mina e dos cartórios notariais de Lisboa, ilustra o funcionamento de uma letra de risco. Os agentes que se endividavam por meio desse instrumento mercantil poderiam ser mercadores residentes em Lisboa e mercadores indo para Pernambuco, capitães e outros tripulantes das embarcações.

Mesmo grandes homens de negócio como Joaquim Pedro Belo, cavaleiro professo na Ordem de Cristo, se utilizavam desse tipo de financiamento. Provavelmente, Belo lançava mão de letras de risco simplesmente para levantar capital, os quais seriam empregados por algum de seus correspondentes – comissários volantes ou mercadores residentes em Pernambuco – para trocar por gêneros coloniais. É muito improvável que um grande mercador como ele se dirigesse pessoalmente a colônia. Contudo, a letra de risco era utilizada por pequenos agentes também, que a utilizavam para reunir recursos

⁶⁶⁴ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mc. 18, n.º 16 cx. 205.

de modo a eles mesmos irem a colônia realizar as trocas. E é nesse sentido específico que as letras de risco serão confrontadas aqui.

Existem, pelo menos, três formas de se ler uma letra de risco: 1) como uma forma de empréstimo, 2) como uma forma de mitigar os riscos e 3) como uma forma de agenciamento. A primeira é óbvia como se viu pelo caso acima. A letra de risco servia como fonte de crédito e ainda corria juros. A segunda forma quer dizer que a letra envolvia certa pulverização dos riscos. Por um lado, o tomador de risco se responsabilizava pelas eventuais perdas marítimas, algo que a própria letra deixa claro. Por outro, o sacador lidava com os riscos de venda na colônia, algo que a letra omite. Assim, a letra de risco cobria riscos marítimos e não riscos comerciais. O prestador ficava com os riscos de mar e o devedor assumia os riscos das vendas e compras na colônia.⁶⁶⁵ E, por fim, a letra de risco era uma forma de agenciamento, o que tem muito a ver com a mitigação dos riscos, ou seja, “a rentabilidade do mercador [credor] estava sujeita ao desempenho comercial dos viajantes [devedores]”.⁶⁶⁶ Nas outras formas de agenciamento, observou-se que as comissões envolviam um risco exclusivo ao mercador que negociava por conta. Nas sociedades, os riscos eram, em sua maioria, divididos. E através dos comissários volantes, registrados nas letras de risco, o risco também era compartilhado. A diferença aqui é o tempo de negociação e as condições favoráveis à atuação desses agentes itinerantes. Os comissários volantes conseguiam fazer negociações mais rápidas e, às vezes, mais favoráveis que os comissários e os sócios residentes na colônia. Mas existiam pontos negativos nessa modalidade, as quais serão observadas logo mais à frente.

O agente que emprestava dinheiro na letra de risco era, na acepção da palavra, um tomador de risco. Tomava o risco de algum azar nas viagens marítimas. E isso quer dizer que existia uma modalidade de rentabilidade ancorada nesse tipo de risco. O fornecedor de capital, por este instrumento, apostava contra o risco e encontrava aí uma forma de lucratividade. Mas o fator de periculosidade marítima não deve ser tão estressado quando se trata de uma letra de risco, por mais estranho que isso possa parecer. O risco existia, mas ele também poderia ser eventual. Veja-se que, se existissem grandes riscos, os prêmios das letras subiriam ou desciriam conforme as conjunturas de mercado e as

⁶⁶⁵ Interpretação elaborada por BASKES, Jeremy. *Staying afloat*, *op. cit.*, p. 180.

⁶⁶⁶ Essa forma de ler uma letra de risco tomei emprestado de STRUM, Daniel. *O Comércio do Açúcar*, *op. cit.*, p. 458.

conjunturas de segurança nos mares. Porém, pelo levantamento realizado nos cartórios e no Juízo da Índia e Mina, mesmo em períodos de guerra, os prêmios das letras permaneceram em 5%, em conformidade com o alvará de 17 de janeiro de 1757 que regulava os ganhos com riscos marítimos nessa cifra.⁶⁶⁷ Igualmente, se deve ter em conta a reimplantação dos comboios entre o final do século XVIII e início do XIX. É bem possível que essa medida de segurança ajudou a manter a navegação mais segura, fazendo as letras permanecerem com seus ganhos usuais. Além disso, a grande maioria das letras que restaram para Pernambuco diz respeito àquelas que deixaram de ser pagas e não de viagens malsucedidas, o que significa que os riscos não eram tão grandes. Contudo, se ocorressem problemas, as perdas para o credor poderiam ser significativas. Não obstante isso, a letra de risco era classificada, em 1793, como uma forma de seguro. Isso porque o juro da letra de risco era maior que o “juro comum do dinheiro”, justamente por estarem nela incluídos os prêmios de seguros.⁶⁶⁸

A letra de risco era, segundo Antonio-Miguel Bernal, diferente de uma sociedade. Numa operação mercantil que envolvia letra de risco, somente o prestador de dinheiro corria com os riscos. Numa sociedade mercantil, por outro lado, era comum os sócios correrem tanto com as perdas como com os lucros.⁶⁶⁹ A hipótese explorada aqui é um pouco diferente da de Bernal. Como já se mencionou, numa letra de risco, tanto credores como devedores corriam riscos, o primeiro cobria as ameaças da viagem marítima e o segundo encarava os problemas do mundo mercantil propriamente dito. A única ressalva diz respeito ao risco do credor como único apostador de capital. Era, então, a partilha dos riscos, mais ou menos iguais, que aproximavam as letras de risco com as sociedades mercantis. Uma das principais diferenças entre essas duas formas de agenciamento era que numa sociedade, ambos os agentes se comprometiam em “aumentar” a firma e numa negociação em torno das letras de risco, ou em contratos com operadores itinerantes, os agentes não tinham essa preocupação, já que as negociações eram mais pontuais, de curto prazo.

Curiosamente, a imensa maioria das letras de risco que ficaram registradas no Juízo da Índia e Mina e nos cartórios, não eram de viagens que deram errado, mas sim de viagens que deram certo. O que acontecia era que os devedores, simplesmente, não

⁶⁶⁷ ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 24.

⁶⁶⁸ ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 23v.

⁶⁶⁹ BERNAL, Antonio-Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias*, op. cit, p. 38-39.

pagavam as letras. Os devedores ou ficavam por Pernambuco mesmo ou voltavam para Lisboa. Em 1797, Francisco de Paula Vieira, “homem de negócio da praça desta cidade” de Lisboa deu procuração a José de Matos Girão, “que está de partida para Pernambuco”, que além de todas as incumbências de um procurador, tinha a missão específica de “cobrar e haver” a quantia de 525.000 réis que um tal Manuel Francisco Coelho lhe devia de uma letra de risco passada em 1794,

“assinando em tudo o que preciso for fazendo a bem da referida cobrança, todos os requerimentos, e diligencias necessárias, a oferecer ações, fazer citações, justificações, habilitações, protestos, requerimentos, pedimentos, louvamentos, embargos, sequestros, execuções, penhoras, lanços, rematações [...]”.⁶⁷⁰

Outro caso foi o da viúva Lefranc e Filhos em 1792, negociantes de nação francesa, que pretendiam justificar um mandado de embargo a umas sacas de algodão por causa de uma letra de risco não paga, passada em 1790, por Manuel Fernandes da Porciúncula e José Inácio Batista. Os devedores haviam recebido a quantia em dinheiro de contado [1.367.810 réis] e foram para Pernambuco no navio *Nossa Senhora do Patrocínio*. Os devedores acabaram por ficar em Pernambuco, e segundo a viúva e os filhos, havia a “probabilidade de não voltarem”. Como os devedores não tinham bens de raiz em Lisboa, os credores pediam embargo em 35 sacas de algodão que estavam ou na alfândega ou na Casa da Índia. Eram sacas remetidas pelos devedores em Pernambuco a um tal de Simão Rodrigues em Lisboa.⁶⁷¹ Muitos casos parecidos com esses – não só de letras de risco, mas de dívidas de crédito em geral e de dívidas de fretes – ficavam anos e anos pendentes de pagamentos até que se recorria, em última instância, à justiça, pois como apelava um processo qualquer, o devedor não iria pagar “sem coação judicial”.⁶⁷²

Não só mercadores emprestavam dinheiro em letras de risco. Alguns agentes pequenos, como jardineiros, droguistas, caixeiros, merceeiros, capitães e contramestres de navios, fabricantes, alfaiates e criados capitalizavam alguns pequenos investimentos no ultramar na forma de letras de risco, assim como em outras modalidades de crédito. A tabela abaixo discrimina as letras e de risco (107) para Pernambuco encontradas nas procurações de cartórios e nos processos do Juízo da Índia e Mina.

⁶⁷⁰ ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 139, liv.660, f. 40v-41.

⁶⁷¹ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 82, n.º 19, cx. 82.

⁶⁷² ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 7, n.º 17, cx. 273.

Tabela 5.7. Letras de risco para Pernambuco (1781 a 1805)

Fontes	Data	Credor	Profissão do credor	Procurador	Devedor	Valor
1	12/07/1781	Antônio Ferreira	Negociante	José Lopes Reis	João Antônio	448.000
2	17/07/1781	Simão Alves Ribeiro	Caixeiro	Bernardo José de Araújo	José Botelho e José Lopes	90.406
3	13/10/1781	Manuel Raposo	Vive de seus negócios	José Antônio Pampulha e José Raposo	Luis Manuel Gomes e José da Silva	114.000
4	1781	Paulino dos Santos Leal e Companhia			Narciso Lopes e Luís Antônio Portela	2.311.566
5	01/02/1782	Cripina dos Santos Ferreira (Viúva de João Ferreira da Luz)		Domingos Rodrigues dos Santos e João Antônio	Manuel José dos Santos e Euzébio de Jesus	56.000
6	14/05/1782	João de Almeida Gomes	Vive de seus negócios	João Afonso Regueira e João da Silva Cruz	Francisco da Silva Ribeiro	224.070
7	28/09/1782	José Lopes Figueira	Capitão de Navios	Faustino José Garcia e Carvalho	Maurício José da Silva	
8	24/12/1782	Francisco Antônio Pereira	Caixeiro de Domingos da Fonseca que tem loja de louça da Índia	Antônio José de Maia Colaço, José de Souza Rangel e Vitorino Gomes Maciel e Silva	Inácio da Cunha Veloso	319.380
9	1782	Custódio João			Francisco Gonçalves Carneiro	224.000
10	1782	Pedro José Rodrigues			Jacinto de Campo e Brito	838.784
11	07/07/1784	José Gomes		José Lopes Reis e José Francisco Soares	Manuel Gomes	2.174.726
12	1784	Salvador Simões			Timóteo José Pinto e José Vaz da Rocha	224.000
13	02/05/1785	Maria Joaquina de Sá José (Viúva de Manuel Gomes Brandão)		José dos Santos Homem e Lourenço Gonçalves Basto	Ângelo Vieira "Mehelim"	111.000
14	01/09/1785	Francisco Alves Ribeiro	Mercador de Vinhos	Antônio Gonçalves dos Santos	Luis da Silva e Manuel Ferreira	389.760
15	13/10/1785	Domingos Pires Chaves	Vive de seus negócios	Faustino José Garcia e Carvalho	Manuel Lopes Coelho e Antônio Moreira Maia	1.504.536
16	1785	José Rodrigues de Brito			Gregório Dias da Silva	457.590

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

17	1785	Pedro Gonçalves Ribeiro			Sebastião Rodrigues da Silva	113.248
18	30/01/1786	Manuel Caetano Viana e Joaquim José das Mercês	Mercador de mercearia	João Afonso Regueira e Manuel Marques da Rocha	Antônio Vitorino	520.000
19	25/02/1786	Antônio Duarte	Mestre Tanoeiro	José Lopes Reis, João Coelho Bastos e Domingos Antônio Pereira	Manuel Vicente de Carvalho	912.000
20	13/10/1786	Antônio Teles da Silva	Mercador de vidro	Manuel Francisco e Francisco Branco	Antônio de Soares Bandeira	114.240
21	26/10/1786	Antônio Ribeiro	Caixeiro	Anastácio da Silva Guimarães	José de Freitas	
22	1786	Bernardo Nunes Portela			Manuel Bernardes Vivas	223.000
23	1786	Antônio José Rodrigues			José Rodrigues Pinto	56.000
24	18/01/1787	João André Roncon	Homem de negócio	José Maria Rodrigues	Domingos José Galrrão José Joaquim Pinto	
25	27/09/1787	Pedro Antônio da Cruz e Companhia	Negociante	Manuel José Ribeiro	Francisco da Silva Falcão	
26	12/11/1787	Antônio Gregório		José Joaquim de Almeida	Domingos Gonçalves	
27	23/11/1787	Manuel Pereira da Costa		Domingos Antônio Pereira, Bento José da Costa e Bento Furtado de Mendonça	Carlos de Moraes Batista	
28	1787	Antônio Joaquim da Costa			Antônio Leonardo de Mendonça	224.000
29	1787	Antônia Francisca da Apresentação Baldaia			Sebastião Luis Viana e José Pereira de Carvalho	228.000
30	1787	José Batista Branco			José Pupo Correia	291.200
31	1787	Bernardo José Lopes			Antônio Leonardo de Mendonça	336.000
32	1787	José de Souza Martins			Francisco Gonçalves Carneiro e Bernardo José de Araújo	125.440
33	1787	Francisco Frezy Lisboa			José Alves Sobral e Nicolau Gonçalves Ramos	4.021.300
34	1787	Teresa da Paula Silva e Carvalho			Joaquim Pedro Belo	560.000

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

35	26/05/1788	Antônio Roz	Fabricante de Sedas	Manuel Gomes da Ressureição e Antônio Furtado de Mendonça	Manuel do Amaral	110.880
36	10/06/1788	João Duarte Caturro	Vive de seus negócios	Antônio Raposo Cordeiro e Francisco Inácio Álves	Francisco da Silva Falcão e João do Rego	
37	10/06/1788	Bernardino Pedro de Araújo	Despachante da Casa da Índia	Bernardino Alemão de Cisneiros, Antônio José Pires e Antônio José de Gusmão	José Gervásio de Moura, José Delgado Homem e José Inácio Dias	260.000
38	03/09/1788	Antônio da Cunha Marinho	Droguista	Manuel Carneiro Rios e Francisco Carneiro do Rosário	José Maria Rodrigues	
39	11/09/1788	Domingos Martins Braga	Mercador de Vinhos	Manuel Rodrigues de Aguiar e José Esteves de Aguiar	João Manuel de Oliveira e José Antônio Leite	
40	18/09/1788	Manuel da Costa Azevedo	Negociante	Manuel José Machado, Manuel da Fonseca e Manuel José Duarte Guimarães	José Duarte do Nascimento	
41	26/09/1788	Rafael da Silva Braga	Homem de negócio	José Lopes Reis, Domingos Afonso Ferreira e João Antônio Gomes	Antônio José da Silva Pedra	
42	29/10/1788	Isidoro Manuel Francisco Ferrugent	Picador da Casa Real	Luis Antônio Machado e João Antônio Gomes	Antônio José da Silva Pedra	223.999
43	1788	Antônio Vaz de Araújo	Tenente Coronel e negociante em Pernambuco		Inácio Batista e Rafael Lourenço Peres	224.000
44	1788	Raimundo Gomes Teixeira	Negociante		Bento Dourotelo Velho e Manuel de Jesus de Souza	560.000
45	1788	Pedro Nolasco Gaspar	Negociante		Domingos Caetano	918.400
46	1788	Bernardo de Azevedo Coutinho			Antônio Luís de Araújo	224.000
47	1788	José Honorato Ferreira Lopes e Companhia			Antônio Seara Martins	399.000
48	06/01/1789	Manuel João Azevedo e José dos Santos Cruz	Oficiais de Calafate	João da Costa Duarte e Custódio Gonçalves	Simão de Azevedo Santos	
49	30/01/1789	Mariana Josefá de Jesus		José Lopes Reis	José Pereira Rebelo e Antônio José Teixeira	260.000

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

50	01/03/1789	Antônio Gomes Lourenço	Catedrático de Hospital	Padre Frei José do Coração de Jesus	Manuel Teixeira de Azevedo e Sebastião Pereira	280.000
51	27/06/1789	Matias da Cunha Ferreira	Mestre de Composição do Lacre	Francisco Nunes Correa e Antônio Marques Vieira	José Lopes dos Santos	112.000
52	02/09/1789	Antônio Esteves Costa	Negociante	José Antônio dos Santos	Manuel Caetano de Mello	620.000
53	12/10/1789	Antônio Pinto Coelho	Merceeiro	Manuel Gomes	Manuel José Cardoso	
54	1789	José Soares de Andrade			Inocência José Joaquim e Fernando Gregório	336.000
55	1789	José Antônio de Oliveira			Manuel Luis Carvalho	22.260
56	1789	José Soares de Andrade			Inocência José Joaquim e Fernando Gregório Leitão	337.000
57	1789	Diogo Manuel de Castro			Manuel de Freitas Lisboa	301.840
58	1789	Antônio Gomes de Abreu			Manuel de Freitas Lisboa	245.628
59	1789	José Francisco Braancamp de Almeida Castelo Branco			Bernardo José Luis Vieira	223.560
60	02/02/1790	Manuel Figueira	Contra Mestre de Navios	Manuel Dias Baltazar e Manuel do Couto	Domingos Gonçalves Beco e José da Silva	112.000
61	02/07/1790	Antônio Pinto Cabral	Vive de seus negócios	Manuel Antônio de Moura e Francisco Xavier de Souza	Manuel José	2.801.385
62	28/07/1790	Joaquim Pereira de Souza Peres	Comerciante	Antônio Marques Vieira e vários outros	Francisco Lourenço Raddatz e Francisco Gonçalves	
63	09/10/1790	Caetano Antunes de Carvalho	Comerciante	José Joaquim Jorge e Manuel Antônio Ferreira	Manuel de Souza, João Batista Ferreira e José Ribeiro	
64	10/10/1790	Manuel José de Lima	Vive de seus negócios	Jerônimo de São José Soares	José Fernandes Castro	607.986
65	15/10/1790	Dionísio Pereira da Costa		Antônio Pereira da Silva	Joaquim José da Silva	280.000
66	17/11/1790	Antônio Róz	Mestre Fabricante de Corporação	José Tavares da Câmara	Antônio José Rocha e Francisco Luis da Cunha	304.700

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

67	18/11/1790	Francisco Xavier da Costa	Comerciante	Antônio da Silva Braga	José Gervásio de Souza e José Delgado Homem	
68	1790	Antônio Gonçalves de Abreu			Manuel de Freitas Lisboa	245.628
69	1790	Constantino Soares de Melo			Rodrigo de Sequeira Araujo e Joaquim José Gomes dos Santos	298.157
70	11/04/1791	Domingos Gomes Loureiro	Homem de negócio	José Alemão de Cisneiros e Bernardo Alemão de Cisneiros	Manuel da Silva Ramos e Félix da Cruz	
71	09/05/1791	Antônio José de Carvalho Santiago	Mercador	Manuel José Teixeira	José Porfírio de Freitas	715.120
72	12/07/1791	Bernardo Joaquim Lobato	Feitor da descarga da Alfândega Grande de Lisboa	José João Gonçalves	Francisco de Almeida Brandão e Antônio de Oliveira Brandão	692.920
73	31/10/1791	João Pinto		Francisco Branco, Domingos José de Carvalho e Alberto Rodrigues de Figueiroa	Mateus da Silva Brandão	
74	31/10/1791	Feliciano Rodias	Fabricante de pão	Francisco Branco, Domingos José de Carvalho e Alberto Rodrigues de Figueiroa	Mateus da Silva Brandão	
75	1791	José Domingues			João Lourenço Preres	896.000
76	1791	José Batista Branco			José Pupo Correia	291.200
77	1791	Pedro José Rodrigues			João José da Silva	106.000
78	13/09/1792	João Pinto Ribeiro		Mateus da Silva Brandão	Manuel da Fonseca Souza	112.000
79	1792	Lefarn e Filhos			Manuel Fernandes da Porciúncula e José Inácio Batista	1.367.810
80	1792	Romão José Gomes			Manuel José Correia da Silva e José da Fonseca Soares Figueiredo	56.000
81	1792	Gonçalo Pires Lamas			José de Azevedo Freixo, Manuel Francisco Coelho e Manuel Simões de Carvalho	241.920
82	11/05/1793	Antônio de Oliveira	Jardineiro	Antônio Filipe Soares de Andrade Belerode	Clemente José de Abreu	448.000
83	31/08/1793	Maximiano Mendes de Araújo	Negociante	Antônio da Silva Lisboa	Manuel de Freitas Lisboa	3.245.100

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

84	17/09/1793	Manuel Francisco Lima	Negociante	José Faustino Nunes e José Joaquim Jorge	Francisco Coelho Pereira, José Pedro Rodrigues e Joaquim Inácio José Brandão	
85	18/09/1793	Joaquim Evaristo	Mestre fabricante	Domingos Martins Soriano e Domingos Afonso Ferreira	Manuel Francisco	
86	21/10/1793	Manuel Ferreira dde Freitas	Guarda Roupa do Príncipe	José Faustino Nunes	Francisco Bruno dos Reis	56.000
87	1793	Rafael José de Souza Correia e Mello			Mateus Vaz Corvelo e João de Oliveira	336.000
88	14/01/1794	José Manuel Antônio	Comerciante de louça	Francisco Antônio Durão	Clemente José de Abreu	
89	22/07/1794	Matias Doutorelo	Criado	Manuel Ribeiro da Silva e Manuel de Souza Braga	André de Almeida	224.000
90	05/08/1794	Domingos Doutorelo	Vive de seus negócios	Manuel Ribeiro da Silva e Manuel de Souza Braga	André de Almeida	112.000
91	31/10/1794	Faustino Rodrigues	Carpinteiro de Navios	Antônio Rodrigues da Cunha Viana e Miguel Francisco Munis	João da Costa dos Santos	224.000
92	19/03/1795	João Pinto Ribeiro		Francisco João Evangelista Monteiro	Manuel da Fonseca e Souza e Manuel Dias Maduro	
93	30/04/1795	Teotônio José da Silva	Negociante	Francisco Manuel da Silva Gusmão	Domingos José Moreira	1.071.000
94	08/06/1795	Matias da Cunha Ferreira	Mestre de Composição do Lavar	José Antônio Gomes de Almeida	José Lopes dos Santos e D. Eugênia Escolastica Joaquina	112.000
95	27/10/1795	Antônio Afonso Viana	Mercearia	Feliciano dos Santos Franco e Joaquim José Tavares	José Inácio Batista e Manuel Fernandes da Percinçula	
96	01/12/1795	João Batista da Cunha e Oliveira	Negociante	João Anselmo Ribeiro	João Martins Bragança	
97	11/03/1796	Luis Romão Lopes Correia	Negociante	José Antônio de Resende	Antônio Ferreira Barros e Bento Luis Izaquiel	145.500
98	11/03/1796	Domingos Soares	Alfaiate	Fernando José da Silva	Manuel Antunes de Moraes e João José Pereira	448.000
99	08/06/1796	Manuel Francisco Collares	Vive de seus negócios	José de Paiva e Souza	Amaro Branco	896.000
100	03/01/1797	Francisco de Paula Vieira	Homem de negócio	José de Matos Girão	Manuel Francisco Coelho	525.000

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

101	19/09/1798	Manuel de Freitas Araujo Ferreira	Comerciante	Aurélio Veríssimo Vieira	José Fernandes, Florêncio José Fernandes e Bernardo Jorge	1.040.000
102	22/09/1798	Domingos Soares	Alfaiate	Sebastião José	Manuel Antunes de Moraes e João José Pereira	448.000
103	12/07/1799	Francisco de Assis Gomes	Fabricante de Xitas	Francisco Marques Brandão e José dos Santos Ribeiro	Manuel Francisco Coelho	
104	18/09/1802	Francisco Antônio Sanches	Comerciante com loja de louça	Bartolomeu Rodrigues	Baltasar Sanches	476.749
105	1804	Lourenço José Pais Teixeira			Pedro Gonçalves Chaves	224.000
106	19/08/1805	João José	Negociante	Manuel Lourenço e Companhia	Manuel da Costa	
107	23/11/1805	Antônio José de Souza Pereira	Negociante	Joaquim Nogueira Freire e Simão de Souza	João Batista Norte	550.940

Fonte: Apêndice I – Tabela 1. IE.

Gráfico 5.1. Média dos valores, em réis, (com principal e juros) das letras de risco (1781 a 1805)

Fonte: Tabela 5.7 e Apêndice I - Tabela 1. IE.

O gráfico acima não permite nenhuma conclusão sobre flutuações de conjunturas de crédito ou aproximações referentes a qualquer outro tipo de cenário macro econômico. Ele apenas torna mais visível os valores médios das letras de risco. Embora apareçam aqui e ali grande valores que ultrapassam a casa do um conto de réis, a média de capital transacionado nesse tipo de contrato, em 24 anos, ficou no patamar dos 530 mil réis.⁶⁷³ Aqui, convém uma comparação com o período de vigência da CGPP. Muito provavelmente alguns dos pequenos agentes que emprestavam e tomavam emprestado essas pequenas quantias fossem marginalizados durante a atuação da empresa monopolista. Por isso que a abertura do mercado de Pernambuco em 1780 deve ter impulsionado cada vez mais esses operadores de projeção reduzida e os especuladores de ocasião a serem atraídos pelas oportunidades da capitania, sobretudo com a ascensão do algodão.

Assim como dívidas comuns, nas letras de risco o fiador também era acionado caso o devedor não pagasse. Antônio dos Santos, que ia para Pernambuco no navio

⁶⁷³ Uma letra de saltar os olhos foi aquela letra de risco de mais de 50 contos devida por Joaquim Pedro Belo aos contratadores do Tabaco em 1787. Cf. ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 15, n.º 7, cx. 202.

Esperança e Santa Rita, Lusitana, sacou letra de risco sobre José Rodrigues de Brito na quantia de 426.700 réis, em moedas de ouro. Esse valor, Antônio empregou em fazendas. Quando voltasse a Lisboa, 30 dias depois de a embarcação ter chegado ao porto, Antônio se comprometeria a pagar José Rodrigues também com moedas de ouro. O navio voltou para Lisboa, mas não se sabe se Antônio voltou junto. Provavelmente não, já que quem estava sendo cobrado era o fiador da letra, Gregório Dias da Silva.⁶⁷⁴ Um caso particularmente interessante é o do devedor Manuel Gomes e de seu fiador e irmão José Gomes. Quando saiu de Lisboa para ir a Pernambuco, Manuel Gomes sacou 6 letras de risco na quantia de 2.174.726 réis. Como não as pagou, o seu irmão, como fiador foi obrigado a pagar. Mas José Gomes não deixou por isso, e em 1784, mandou um procurador em Pernambuco para exigir do seu irmão o pagamento das letras abonadas.

675

As cobranças de letras – e também de outros tipos de dívidas, como os fretes, conforme se demonstrará mais à frente – funcionavam, às vezes, como transmissão de valores e quitações de outras dívidas paralelas ou passadas. Como quando Antônio Ribeiro mandava procuração para cobrar uma letra de risco de José de Freitas em Pernambuco. O produto dessa letra, entretanto, deveria ir para um negociante em Lisboa chamado Francisco José Pinto, com o qual, provavelmente, Antônio Ribeiro estava endividado.⁶⁷⁶

Em um dos poucos casos em que a letra de risco era posta em processo judicial devido à má viagem, ficaram expostos alguns argumentos muito interessantes do ponto de vista mercantil, tanto do lado do credor como do lado do devedor. João Lourenço Preres, como fiador e principal pagador de Inácio José Baptista, era devedor a José Domingues de uma letra de risco no valor de 896.000 réis sobre o navio *Mãe de Deus e Santa Ana*. A letra havia sido feita em 1785 e o processo ainda corria em 1791. O principal da letra era de 853.334 réis e o prêmio (de 5%) era de 42.666 réis. José Domingues dizia que era homem de negócio "de inteiro crédito muito acurado e que costuma dar dinheiros a risco para os Portos da América e Ásia". Havia dado à risco 853.334 réis a Inácio José Batista, o capitão do navio. O navio, entretanto, naufragou em Pernambuco e José Domingues abriu processo argumentando negligência na hora de partida da embarcação.

⁶⁷⁴ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 37, n.º 2, cx. 224

⁶⁷⁵ ANTT. 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 101, f. 79-80.

⁶⁷⁶ ANTT. 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 121, f. 88-89.

A história, na visão de José Domingues, aconteceu da seguinte forma. Quando a embarcação chegou a Pernambuco tinha que parar num lugar chamado "poço", que era a entrada do porto do Recife, onde descarregaria parte das cargas para "ficar mais leve e poder passar o banco [de areia] que aliás é muito baixo", e chegar ao lugar do "mosqueiro, onde é costume descarregarem os navios o resto das cargas". Ali mesmo no mosqueiro a embarcação descarregou a carga e começou a carregar os gêneros que precisava para o lastro para a torna viagem. Esta parte do carregamento também deveria ser bem calculada, não deixando a embarcação muito pesada, pois deveria passar mais uma vez pelo mesmo banco. De volta ao "poço" a embarcação recebeu cinco amarras, operação assistida e supervisionada pelo Patrão Mor. No poço ficou vários meses recebendo mercadorias, tanto dos trapiches como do mosqueiro, de modo que finalmente conseguiu completar a carga. O capitão tornou público na praça de Pernambuco que estava pronto para sair e que só estava esperando uma cheia e ventos favoráveis. Aconteceu que, quando estava nesse lugar do poço, o navio "abriu água e naufragou."

A questão de José Domingues é que a letra de risco só começava a valer quando a embarcação saísse do porto e não quando ela ainda lá estivesse. Considerava o lugar do poço como um porto, pois foi lá que a embarcação recebeu sua carga. Embarcações pequenas, continuava José Domingues, podiam muito bem fazer a carga e a descarga sem irem ao poço. Mas as embarcações grandes não. A resposta de João Lourenço Preres, por meio de seu advogado era que, "suposto seja verdade" que José Domingues "é negociante nesta cidade [de Lisboa] e que é costumado a dar dinheiro a risco [...] o faz por interesses e prêmios exorbitantes." Dizia que enquanto era lei se dar 5% de prêmio para os dinheiros a risco, com exceção da negociação da Ásia, José Domingues chegava a cobrar 12%, 13% e 14%. Falava que a letra de risco lançada sobre o navio que naufragou era de 12%. Argumentava que o lugar do poço, onde o navio naufragou, era fora da barra e, portanto, no mar, onde a letra de risco valia. E pelo poço ser um lugar perigoso "sem abrigo contra as inclemências do tempo" por definição não deveria ser considerado como porto. A letra não era sobre o casco do navio, mas sim "sobre gêneros que nele se dizem carregados". Dizia que o valor da letra foi transformado em efeitos, vendidos e beneficiados em Pernambuco. O produto da venda foi carregado no navio e perdido no naufrágio. Lamentava dizendo que "as pessoas que dão dinheiros ou efeitos a risco sempre correm este de cais a cais, como os seguradores que vem a ser [...]". No final, a decisão do Juízo da Índia e Mina era que João Lourenço Preres pagasse a José Domingues o valor da letra

e o prêmio, pois se considerou o lugar do poço como um porto, lugar onde a letra não tinha mais cobertura.⁶⁷⁷

No período de 1780 a 1807, ficaram registradas 107 letras de risco que envolveram a capitania de Pernambuco.⁶⁷⁸ É um número muito pequeno perto da globalidade dos agentes e dos despachos que eles faziam. É claro que deve ser levado em conta que os registros compilados aqui foram daquelas letras que entraram em algum litígio. Por certo, deveria ser uma modalidade de negócio utilizada com certa recorrência e obviamente com sucesso, porque, se não fosse confiável, os agentes não a utilizariam por tanto tempo. A origem da letra de risco pode ser rastreada até a Idade Média, talvez antes.⁶⁷⁹

Os juros da letra de risco, ao que tudo indica, eram baixos. Na verdade, eram até taxas corriqueiras dentro do mercado de crédito de Lisboa.⁶⁸⁰ O que o deixava depreciado como taxa de juros, era o fato do credor se arriscar bastante nessa modalidade. Lembre-se que, se caso a viagem se desdobrasse em perdas, ele nada receberia. Se desse certo, ganharia somente 5%,⁶⁸¹ mais o capital emprestado. Ora, o que estimularia um investidor em Lisboa se arriscar tanto na aventura ultramarina se poderia tirar ganhos iguais no

⁶⁷⁷ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 42, n.º 8, cx. 229. Ainda em 1814, o porto do Recife era dividido entre a parte do Poço e a do Mosqueiro. Nesse ano, devido ao aumento do fluxo de embarcações, tentou-se, como já havia ocorrido antes, um projeto para desassorear o porto, principalmente para o banco de areia que existia entre o Poço e o Mosqueiro. Em 1816 as obras para tal se iniciaram mas foram interrompidas em 1817, por causa da revolução. Cf. COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos. Vol. VII*. Recife: FUNDARPE, 1983, p. 242 a 244.

⁶⁷⁸ Foram 36 letras registradas no Juízo da Índia e Mina e 71 procurações que informam tratar de cobranças de letras de risco registradas nos cartórios. Afora esse universo compilado de 107 letras, existem também nos cartórios cópias de letras de risco que não foram coletadas aqui. Letras de risco eram lançadas nos cartórios para garantir seu registro. É o caso do tomador de uma letra, o mestre ourives Joaquim José Rodrigues, que pedia a um tabelião, em fevereiro de 1792, que escriturasse sua letra “por temer se lhe perca, ou descaminhe, pois a remeto agora para a sua cobrança no ultramar.” Joaquim José Rodrigues havia emprestado 127.840 réis a Joaquim Lopes dos Santos que estava indo para Pernambuco em abril de 1787, com a esperança de recuperar o mesmo valor mais os 5% de ganho. Cf. ANTT. 11º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A - Livro de Notas, Cx. 19, liv. 108, f. 35-36.

⁶⁷⁹ LOPEZ, Robert; RAYMOND, Irving Woodworth. *Medieval trade in the Mediterranean world, op. cit.*, p. 168-169. Inicialmente, a Igreja dava legitimidade ao empréstimo marítimo mesmo que ele corresse prêmios, pois a Igreja entendia o prêmio não como lucro, mas como uma “compensação pelo risco”. Mas depois essa postura mudou, e a Igreja passou a tratar empréstimos marítimos e empréstimos comuns como a mesma coisa.

⁶⁸⁰ Desde 1757, as taxas de juros em Lisboa, para empréstimos, ficavam na casa dos 5%, mas elas foram caindo mais que isso a partir da década de 1780. Cf. COSTA, Leonor F.; ROCHA, Manuela M.; BRITO, Paulo. Money supply and the credit Market in early modern economies: the case of eighteenth-century Lisbon. Instituto Superior de economia e gestão, Universidade de Lisboa. *Working Paper*, nº 52, 2014, p. 16.

⁶⁸¹ No começo do século XVII, uma letra de risco para o Brasil chegava a casa dos 30%. E mesmo nas mercadorias remetidas através da letra de risco os mercadores também faziam seguros delas. Cf. STRUM, Daniel. *O Comércio do Açúcar, op. cit.*, p. 458-459.

mercado interno da capital sem os perigos de riscos de mar?⁶⁸² Isso faz crer que deveria existir outra forma de compensação para o credor, já que ele não poderia escriturar mais ganhos na letra a qual era limitada, por lei, em 5% de juros. Provavelmente, depois de concretizada a viagem ultramarina, chegando a Lisboa com os precedidos das trocas coloniais, os devedores poderiam ter, pelo menos, duas possibilidades: vendiam os gêneros coloniais, pagavam o bruto da letra e seus avanços e ainda acertavam uma porcentagem a mais, *por fora*, com seu investidor; outra possibilidade é que, quando chegavam ao porto da capital, tratavam de entregar as mercadorias ao credor, que as venderia e dividiria os lucros com o sacador das letras, de forma igual ou desigual.⁶⁸³

Talvez o ponto positivo da letra de risco para o credor, vista somente como empréstimo, eram os curtos tempos de retorno. A letra deveria ser paga depois de concretizada a viagem redonda, que na melhor das hipóteses demorava menos de um ano. Para se ter uma ideia, um crédito de curto prazo no mercado doméstico de Lisboa tinha validade de cinco a dez anos.⁶⁸⁴

Os comissários volantes iam para fazer negócios na colônia, mas não somente isso. Alguns eram procuradores de negociantes da metrópole e aproveitavam a oportunidade da viagem para fazerem cobranças aos devedores em Pernambuco. Também nesse caso, os comissários eram mais confiáveis, pois não estavam tão suscetíveis ao aliciamento dos devedores ou dos oficiais. Como a sua estada era temporária, não tinham a preocupação de construir ou comprometer redes de influência ou coisa que o valha.

Não era impossível que um comissário volante realizasse transações para mais de um representante metropolitano. Dependendo do tipo de contrato que teria com o seu patrão, ao comissário poderia ser aberta a possibilidade de expandir a sua lista de clientes. Ou mesmo a mando de seu patrão ele poderia receber uma lista de comissões que deveria fazer para outros mercadores metropolitanos que estavam consignando negociações ao seu chefe. No começo do século XVII, um comissário de bordo fazia negócios em

⁶⁸² Agradeço Leonor Freire Costa por propor essa pergunta.

⁶⁸³ Um comissário volante que fazia a rota das colônias francesas na década de 1740 “normalmente recebia metade do lucro líquido, mas às vezes vendia por comissão”. Cf. CLARK, John G. *La Rochelle and the Atlantic economy during the eighteenth century*. Baltimore e Londres: The Johns Hopkins University Press, 1981, p. 135.

⁶⁸⁴ COSTA, Leonor F.; ROCHA, Manuela M.; BRITO, Paulo. Money supply and the credit Market in early modern economies, *op. cit.*, p. 10.

Pernambuco para vários mercadores de Portugal.⁶⁸⁵ Para o caso espanhol, Antonio-Miguel Bernal citou o exemplo de um comissário de Cádiz que ia para a América com o intuito de negociar para mais de 10 agentes diferentes e para cobrar 10 sujeitos devedores na colônia.⁶⁸⁶

Medir a quantidade de agentes volantes que atuaram na rota de Pernambuco é impossível, mas uma parte dela era composta por capitães e tripulantes das embarcações, que recorrentemente sacavam letras de risco em Lisboa. Eram justamente pessoas que estavam presas em viagens de ida e volta no ultramar e portanto as que se encaixavam muito bem na função de agentes volantes. Além disso, eles poderiam usufruir dos seus agasalhados, eliminando os encargos com fretes. Apenas para se ter uma ideia, em 1784 desaferraram de Pernambuco 31 embarcações, as quais transportavam 1.282 tripulantes.⁶⁸⁷ Isso dá uma média de 41 homens por vaso. E se se pegar o número total de embarcações que saíram de Recife entre 1780 a 1807, elas serão da grandeza de 959.⁶⁸⁸ Supondo então que a média de tripulantes por vasos seja a mesma de 1784, ter-se-ia 39.319 pessoas - que se repetem - fazendo a ligação entre o reino e a colônia de Pernambuco. Assim, seriam, numa estimativa bem grosseira, pelo menos cerca de 39 mil operações envolvendo comissários volantes; no mínimo, de vez que um comissário poderia realizar mais de uma operação mercantil. É claro que não se pode generalizar e dizer que todos os tripulantes eram comissários volantes, mas o fato de todos serem agraciados com espaços nas embarcações para levarem mercadorias da colônia, com o benefício do frete grátis em algumas ocasiões, deveria ser um elemento convidativo para que eles participassem, em menor ou maior intensidade, no comércio. Isso deve ter sido acentuado ainda mais em 1788. Nesse ano, para tentar contornar os problemas dos baixos salários que a marinhagem recebia, foi aumentada a lista de produtos que eles poderiam levar a contento em suas viagens, tanto nas viagens de ida como nas de volta.⁶⁸⁹

Exemplo poderoso disso é uma longa querela entre um proprietário e três tripulantes, que fizeram a rota Lisboa-Santos-Pernambuco-Maranhão-Lisboa em 1783.

⁶⁸⁵ STRUM, Daniel. *O Comércio do Açúcar*, op. cit., p. 452-453. O comissário representava 10 investidores portugueses na colônia.

⁶⁸⁶ BERNAL, Antonio-Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias*, op. cit., p. 357-358.

⁶⁸⁷ ANTT. Junta do Comércio. Relação de equipagens de Navios. Mç. 5, Cx. 17. Documentação que registra, em mapas individuais, a tripulação de cada embarcação que chegou em Lisboa. Cf. Apêndice I – Tabela 1. IG.

⁶⁸⁸ Cf. Apêndice III, para o total de embarcações.

⁶⁸⁹ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 126, f. 34-35 e 94.

Vale a pena observá-la de perto. O caso se passou da seguinte maneira. A galera *Santa Rita*, cujo dono era José Ferreira da Fonseca, que ia para Santos descarregar sal e também fazendas do próprio José Ferreira, deveria ir daí para o Maranhão e depois voltar para Lisboa. Três tripulantes da embarcação queriam levar algumas fazendas para negociarem nos ditos portos. O dono fez um acordo com os tripulantes, então. As fazendas que fossem para o Brasil não pagariam fretes. As fazendas deveriam ser trocadas por efeitos do Brasil e esses gêneros deveriam ser embarcados na dita galera de José Ferreira da Fonseca e dessa vez pagando "os fretes devidos na forma do costume e conforme suas qualidades". Entretanto, os tripulantes - o calafate Inácio da Silva, o contramestre João Ramos e o despenseiro Manuel Lopes Bicas - "obraram pelo contrário", segundo o dono da galera. Eles venderam suas fazendas em Santos e com os restos da negociação compraram 10 caixas de açúcar em Pernambuco, quando lá fizeram escala. Mandaram essas 10 caixas para Lisboa numa galera de Joaquim Pedro Belo, e sendo assim, descumprindo o acordo. Ainda em Pernambuco, compraram mais seis caixas de açúcar, sacas de arroz, vaquetas, couros e outros gêneros que levaram, agora sim, na galera de José Ferreira da Fonseca para o Maranhão. Contudo, no Maranhão, despacharam esses gêneros em diversos outros navios. E ainda no Maranhão compraram algodão e arroz e, mais uma vez, despacharam essas mercadorias em diversas embarcações, menos na de José Ferreira da Fonseca. Por fim, a galera de José Ferreira da Fonseca não conseguiu carga para voltar do Maranhão para Lisboa, e o dono acusava os três tripulantes de serem os culpados por isso. Além da falta de carga, a galera não saía do Maranhão por falta de tripulantes, já que os três se ausentaram. Segundo o dono, a galera ainda estava no Maranhão, onde só estava dando despesas.

Já a história do lado dos tripulantes era diferente. Segundo os tripulantes, eles não venderam nenhuma fazenda em Santos, mas sim, venderam carregações de particulares, das quais receberam comissões. Negaram a acusação de comprarem fazendas em Pernambuco e as levarem na galera do dono ao Maranhão. Argumentavam que a espera no Maranhão era necessária por dois motivos, a galera não tinha um práctico e o seu mastro estava podre. Além disso, era comum aos navios mercantes que não tinham correspondentes na colônia, como a galera em questão, darem liberdade aos oficiais de se ausentarem, e conseqüentemente, de despedirem e contratarem outros tripulantes, e foi exatamente isso que aconteceu com os três réus que pediram ao capitão da embarcação para se ausentarem. Pediram para se ausentar de vez que no Maranhão a galera já estava

esperando a 2 meses e segundo as estimativas do capitão levaria mais um ano para a galera voltar a Lisboa. Ainda de acordo com eles, essa demora em conseguir carga também desestimulou o piloto da embarcação a ali ficar. Algo que agravava mais ainda a situação da embarcação, já que sem piloto, nenhum carregador iria querer botar carga na galera.⁶⁹⁰ Esse caso mostra como os marinheiros exerciam um papel de verdadeiros comissários volantes. Evidenciam, igualmente, que eles tinham interesses mais do que apenas receber suas soldadas, pois pediram para sair antes da viagem já que ela ia demorar um ano ainda para terminar.

A prática de ceder aos marinheiros espaços nos navios para levarem suas mercadorias – ou em nome de outras pessoas - remontava, pelo menos, desde a Idade Média. Rupert Jarvis menciona essa prática na marinha britânica – que era denominada de *portade* – e avança dizendo que era uma forma de os marinheiros se mercantilizarem, pelo menos momentaneamente, durante as viagens. Também era uma forma dos marinheiros participarem do “empreendimento” de uma viagem – tirando ganhos de fretes - , sem terem que ter parte na propriedade dos navios.⁶⁹¹

No comércio português com suas colônias, os capitães e mestres eram, talvez, os comissários volantes que mais movimentavam valores.⁶⁹² João Ferreira Loures, capitão de embarcação mercantil que atuou entre 1784 a 1792 na rota de Pernambuco, tinha uma série de dívidas e créditos com os agentes das duas praças. Em 1789, o capitão que também tinha $\frac{1}{4}$ na propriedade do navio *S. José Macapá*, queria acertar suas contas com o grande homem de negócio de Lisboa, Francisco Higinio Dias Pereira que era proprietário dos outros $\frac{3}{4}$ da embarcação. Pelo contrato lavrado em cartório é possível vislumbrar uma parte das cadeias de crédito e endividamento (Tabela 5.8.) que giravam em torno desse capitão naquele exato ano.

⁶⁹⁰ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mc. 17, n.º 11, cx. 204.

⁶⁹¹ JARVIS, Rupert C. “fractional share holding in British Merchant ships with special reference to the 64th”. *The mariner’s mirror*, vol. 45. N. 4. 1959, p. 305.

⁶⁹² Para uma apreciação sobre o comércio realizado pelo mestres e capitães na Bahia do século XVII, cf. SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century*, op. cit., p. 359-366.

Tabela 5.8. Dívidas e créditos do capitão de navio João Ferreira Loures em 1789

Dívidas		Créditos	
Nomes	Valores	Nomes	Valores
Francisco Higino Dias Pereira	4.200.979	Bernardo Pereira Simões	1.000.000
Francisco Higino Dias Pereira	2.240.000	João Peres	1.600.000
M. Devisne	2.688.000	José Soares	600.000
Inácio de Fariagnini	1.344.000	Antônio Francisco Duroes	600.000
João da Cunha	896.000	José de Matos Couto	580.000
Antônio Vaz de Araujo	672.000		
Antônia Maria Josefa e filha	448.000		
Luiza Joaquina Correia	448.000		
Totais	12.936.979		4.380.000

Fonte: ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 105, liv. 640, f. 57-58v.

As dívidas desse capitão eram todas para com moradores do reino e os créditos foram cedidos aos habitantes de Pernambuco. As dívidas com Francisco Higino eram referentes ao custeamento da embarcação, de mais de 4 contos, e a hipoteca de seu quinhão do navio, no valor de mais de 2 contos, dos quais Francisco Higino era seu fiador. O restante das dívidas eram de letras, as quais também Francisco Higino havia “abonado” como fiador. Parte dos empenhos de João Ferreira Loures poderia ser abatido com os créditos que havia adiantado aos moradores de Pernambuco, inclusive uma dívida de 600.000 réis de José Soares, apontado como senhor de engenho. A outra parte da dívida foi saldada da seguinte forma: João Ferreira Loures dava 2.500.000 réis dos fretes que correspondiam aos seus $\frac{1}{4}$ do navio e dava o seu $\frac{1}{4}$ do navio a Francisco Higino, o que importava 3.000.000 réis. Além disso, lhe pagaria mais 1.000.000 réis referentes à sua soldada e agasalhos vencidos da última viagem que havia feito de Pernambuco. O restante da dívida o capitão iria pagar com $\frac{1}{3}$ das soldadas e agasalhados das viagens que faria futuramente para Pernambuco.⁶⁹³

⁶⁹³ Todas as cláusulas do contrato estão em ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 105, liv. 640, f. 57-58v. Em 1792, Francisco Higino fazia a mesma coisa com outro capitão, Bento José Alves Martins, que dirigia o mesmo navio *S. José Macapá*, pois Bento Alves dava procuração a Higino para cobrar todos os fretes da última viagem que havia feito de Pernambuco, inclusive lhe cedendo os ganhos que tinha feito com seus agasalhados. Essa era uma das cláusulas para pagar Higino uma dívida de 1.549.374 réis. Outra cláusula era que Bento pagaria juros de 5% ao ano a Higino. Cf. ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 652, f. 77-77v e 95-96.

Ao que parece, João Ferreira Loures não tinha uma vida mercantil muito regrada. Ele aparece em 1787 numa querela judicial com o tenente coronel e negociante de Pernambuco, José Vaz Salgado, filho do famoso negociante de mesmo nome. João Ferreira Loures recebeu de José Domingues, em Lisboa, a quantia de 3.292.796 réis em dinheiro de contado – por meio de uma letra segura - para entregar a José Vaz Salgado, em Pernambuco. Porém, Loures não entregou a letra. E para tentar sanar as contas com Vaz Salgado, José Domingues lhe pagou 1.167.765 réis em caixas de açúcar.⁶⁹⁴

Os mestres/capitães das embarcações eram, em sua maioria, provenientes de Lisboa. Entre 1770 e 1798, 647 embarcações saíram do porto de Recife em direção a Lisboa. Dessas embarcações, sabe-se a moradia de 479 (74%) de seus mestres/capitães. Os de Lisboa comandavam 475 embarcações (99%) nesse trajeto, os de Pernambuco 3 e os do Porto 1. Esse cálculo foi feito a partir dos mapas de carga que informam o total de embarcações que fizeram o trajeto, cruzando-os com os documentos de fretes de pau-brasil, que informam a “vizinhança” dos mestres/capitães das embarcações.⁶⁹⁵

Mas algo interessante nessa negociação era que o capitão João Ferreira Loures, como agente itinerante, indo e voltando de Pernambuco no decurso de 8 anos, conseguia, por isso mesmo, deixar créditos e assunto pendentes na colônia. Isso provavelmente não poderia ser feito caso fosse um agente que fizesse uma só viagem. Nesse caso, ele deveria saldar as negociações naquele exato período de tempo. Isso traz de volta a necessidade de diferenciar a atuação de um comissário volante para com um comissário residente.

As principais diferenças entre um comerciante residente na colônia e um comerciante itinerante eram as seguintes: o comerciante já há muito tempo habitando o espaço colonial tinha a seu favor a possibilidade de

“levar a cabo transações mais demoradas, cobrar créditos de vendas a prazo mais estendidos, estocar mercadorias para vendê-las quando melhores termos despontassem, utilizar o resultado das vendas para futuras compras ou transações financeiras, acionar litigantes, vender ou receber encomendas antecipadamente, etc.”

Já na modalidade mercantil marcada pelos comissários volantes, abriam-se outras possibilidades de rentabilização e monitoramento: o giro mercantil aqui era mais rápido.

⁶⁹⁴ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 55, n.º 2, cx. 242, f. 2.

⁶⁹⁵ Cf. Apêndice I – Tabela 1. IC.

Além disso, se os capitais investidos ficassem muito tempo nas mãos dos mercadores residentes, corria-se o risco deles serem destinados a cobrir seus fluxos de caixas e serem aplicados em “investimentos próprios”. Com os comissários volantes, esses riscos eram contornados pelo comprometimento que esses agentes tinham em voltar para a metrópole.⁶⁹⁶

Outro benefício que os comissários traziam era através da sua função de monitoramento das cargas durante a viagem marítima. Quando os mandantes enviavam um comissário para a viagem para acompanhar a carga, o comissário era chamado de “sobre carga”. O sobre carga estava encarregado de vender as mercadorias e trazer gêneros ou dinheiro de volta aos remetentes.⁶⁹⁷ A sua função diferia dos comissários precisamente pela sua função de garantir a segurança da carga durante a viagem e em eventuais diferenças de remuneração. Esse tipo de negociação ganha maiores tonalidades na situação de João Bernardo Simões, procurador de Antônio José Ferreira Rocha em 1781, e demonstra como o sobre carga tinha outras funções, como a de, por exemplo, zelar pela mercadoria do mandatário. João Bernardo foi especificamente mandado embarcar numa viagem, cujo dono da embarcação era o próprio Antônio José. Sua tarefa era garantir que, se caso houvesse superlotamento do navio, a carga de Antônio José teria preferência no embarque. Entretanto, o prejuízo para o carregador-armador Antônio José residiria num pagamento que deveria fazer a outro carregador, um tal de God Vried Rood, dos prejuízos que este teria com a sua carga não embarcada.⁶⁹⁸ O sobre carga deveria cuidar de todos esses assuntos.⁶⁹⁹

A letra de risco era encarada como uma forma de seguro pelos próprios coetâneos, como se pode observar de alguns excertos documentais expostos mais acima. Mas Robert Lopez e Irving Raymond desconfiam que a letra de risco se prestasse a tal, pois

⁶⁹⁶ STRUM, Daniel. *O Comércio do Açúcar, op. cit.*, p. 461. Comissários residentes e itinerantes eram modalidades de negociação de maior impacto segundo três historiadoras portuguesas. Mas eram com os últimos que se tinham mais vantagens, principalmente por causa da monitorização. Cf. COSTA, Leonor Freire; ROCHA, Maria Manuela; SOUZA, Rita Martins de. *O ouro do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013, p. 170 e 186. Cf. também COSTA, Leonor Freire. Entre o açúcar e o ouro: permanência e mudança na organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII). In: FRAGOSO, João, et. al. (org.) *Nas rotas do império. Eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: EDUFES, 2014.

⁶⁹⁷ ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 67v.

⁶⁹⁸ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 18, liv. 87, f. 95v-96v.

⁶⁹⁹ Nesse caso, como em outras modalidades de negócios, existiam evasões. É o caso de Felipe de Oliveira Lobato que fez uma procuração em 1795 para três agentes cobrarem o seu sobre carga, Pedro Francisco Dias, de fazendas que havia lhe responsabilizado. Cf. ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 138, liv. 657, f. 85-85v.

argumentam que existiam operações de seguro independentes dela.⁷⁰⁰ Hipótese compartilhada aqui. Mesmo no comércio luso-brasileiro do século XVIII isso faz sentido. Jorge Pedreira citou o caso de uma sociedade seguradora que fazia seguro em cima de letras de risco, por exemplo.⁷⁰¹ Difícil encontrar alguma lógica em fazer um seguro em cima de outro seguro, portanto. A letra de risco, então, talvez seja melhor compreendida como uma forma de empréstimo, de mitigação de risco e de agenciamento do que como uma forma de seguro.

Outra forma de registrar a atuação de comissário volante era pelos instrumentos de obrigação, lavrados pelos notários de Lisboa. Como aquele que Pedro Antônio Martins - criado do grande homem de negócios Francisco Hermano VanZeller - fez com o marítimo Francisco Antônio Gonçalves, em curso para Pernambuco, emprestando-lhe a quantia de 270.390 réis em carregações. Em Recife as fazendas deveriam ser vendidas a troco de dinheiro “e nada de vendas a crédito”, e o seu produto convertido em “efeitos da terra” que seriam enviados a Pedro Antônio Martins, que ficaria com o risco, tanto na ida como na volta.⁷⁰²

Assim como a prática de vender fazendas fiadas acontecia entre os agentes metropolitanos e também entre os agentes coloniais, elas igualmente aconteciam entre um agente na metrópole e um outro que estava a caminho da colônia ou que lá já estava. Esse tipo de transação que ficou registrada nas procurações dos cartórios de Lisboa é muito difícil de tipificar. Não se sabe se eram negociações comissionadas, se o agente que recebia as fazendas deveria retornar com dinheiro ou com gêneros. Também não se sabe se era um empréstimo, e mesmo se fosse os contratos não especificam nenhum tipo de prazos ou taxas, muito embora um manual mercantil do fim do século XVIII informasse que as vendas fiadas para “as conquistas ultramarinas se costumam fazer a 12 meses, com a obrigação de pagar o comprador o juro da lei [isto é, 5%], pelo tempo que exceder o dito ano.”⁷⁰³ O que se sabe de concreto é que essas vendas fiadas não foram pagas, por isso os donos das fazendas iam aos cartórios para lavrar procuração a

⁷⁰⁰ LOPEZ, Robert; RAYMOND, Irving Woodworth. *Medieval trade in the Mediterranean world*, op. cit, p. 168-169.

⁷⁰¹ PEDREIRA, Jorge. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa*, op. cit, p. 349.

⁷⁰² ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 199, f. 29v

⁷⁰³ ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 60v.

indivíduos que estavam indo para Pernambuco ou que lá residiam, de modo a tentar recuperar as mercadorias.

É como Joaquim da Silva Franco, que fez procuração para Antônio Gonçalves dos Santos em Pernambuco cobrar de três devedores a quantia de 974.400 réis, na importância de 15 pipas de vinho e 2 de vinagre, que vendeu fiadas, "muita a sua satisfação e contento assim em preço como bondade".⁷⁰⁴ Ou como Antônio Pires Marinho que fez procuração para cobrar o reverendo Carlos José Barata Machado, que não dava a ele "satisfação alguma" de "várias fazendas comestíveis que lhe vendeu fiadas".⁷⁰⁵ Dívidas paradas a mais de três anos, como os 195.000 réis que Manuel Fernandes Teles pegou de José de Freitas de Oliveira.⁷⁰⁶ E outras não pagas a mais de 14 anos.⁷⁰⁷ Valores que os procuradores deveriam cobrar amigável ou judicialmente. Muitas procurações não falavam a quem se destinavam as cobranças, mas a maioria dos contratos que discriminavam os devedores apontavam, até no máximo, três agentes; com exceção de Francisco Higino Dias Pereira, que mandava os seus dois procuradores cobrarem "as dívidas de que ele [...] é credor a diferentes sujeitos existentes em Pernambuco".⁷⁰⁸ Nesses e noutros casos, os procuradores exerciam um papel fundamental como uma função, quase padronizada, de cobradores de dívidas.

As procurações eram lavradas em cartórios provavelmente depois de o credor haver ganho causa em algum tribunal. E eram registradas, pois uma cópia ia para o procurador e outra ficava nos livros notariais. Por exemplo, Luis Machado Teixeira, cavaleiro professo na Ordem de Cristo, doutor em cânones pela Universidade de Coimbra e deputado da Junta do Comércio, deu procuração para Antônio Marques da Costa Soares "fazer executar uma sentença de liquidação que alcançou no Juízo da índia e Mina contra Manuel Antônio Ferreira, morador em Pernambuco, onde se acha estabelecido com negócio".⁷⁰⁹ Do ponto de vista legal, a procuração era um instrumento de cessão de poder, legitimada judicialmente para o procurador realizar atos específicos ou gerais em nome do outorgante. Economicamente falando, era um instrumento de comissão, pese embora

⁷⁰⁴ Procuração de 1782. ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 18, liv. 88, f. 40v-41v.

⁷⁰⁵ Procuração de 1782. ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 18, liv. 88, f. 87-87v.

⁷⁰⁶ ANTT, 3º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 146, liv. 678, f. 51v-52v.

⁷⁰⁷ Era a viúva de Manuel Gomes Brandão cobrando Ângelo Vieira Mehelim a quantia de 111.000 réis procedente de dinheiro emprestado. ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A (Antigo 12 A), Livro de Notas, Cx. 117, liv. 534, f. 8v-9v.

⁷⁰⁸ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 105, liv. 640, f. 59v-60.

⁷⁰⁹ ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 135, liv. 642, f. 58.

não estipularem o quanto um procurador receberia pelas dívidas cobradas.⁷¹⁰ A remuneração para a tarefa de cobrar – da mesma forma que uma comissão para comprar e vender – deveria variar conforme o trabalho despendido. Poderiam, contudo, surgir algumas estratégias na relação entre outorgantes e procuradores. Como quando Manuel Muniz de São Pedro, em Pernambuco, dava procuração a Antônio Esteves Costa, em Lisboa, para representá-lo num processo que Mateus Vaz Corvelo havia aberto contra seu pai, e que envolvia também sua mãe e seu irmão. Na ocasião, ponderava que se, porventura, a família já tivesse arranjado um procurador para ele, Antônio Esteves deveria trespassar a procuração para esse outro procurador, caso ele fosse “melhor e de menor despesa”.⁷¹¹

Por vezes, quando os devedores se tornavam insolventes, partia-se para a cobrança dos fiadores. Francisco da Fonseca Lemos mandava o capitão de navios Carlos José de Araújo Santos, que estava seguindo viagem para Pernambuco, cobrar dois fiadores de Joaquim José. Mandava junto uma "carta requisitória e executória" chancelada pelo juiz de Índia e Mina, Dom José Francisco de Noronha, que o capitão da embarcação, como procurador devia fazer valer, executando, inclusive os bens dos devedores.⁷¹² Esse é um caso que também demonstra o papel dos capitães de navios como procuradores e cobradores de dívidas.

As procurações específicas para se cobrar dívidas podem querer dizer que o procurador que estava indo para o Brasil ia também para realizar outros tipos de negócios. As cláusulas das procurações são bem gerais, abrangendo e legitimando outros tipos de operações.⁷¹³ E se se pensar bem, não valeria a pena alguém atravessar o Atlântico só para cobrar uma dívida. Uns quantos outorgantes, às vezes, faziam procurações para vários agentes em diferentes praças coloniais o que se traduzia numa extensa e complexa rede de trocas multilaterais, a partir de um agente.

O procurador residente na colônia poderia ser muito bem um representante comercial de longa data do mercador de Lisboa. Veja-se, por exemplo, que quando João

⁷¹⁰ João Gonçalves Reis, comissário de Francisco Pinheiro, que no começo da década de 1700, ganhava 6% para vender os produtos metropolitanos, 4% para comprar os gêneros coloniais e 2% para fazer cobranças em Pernambuco. Cf. LISANTI, Luis. *Negócios coloniais. Uma correspondência comercial do século XVIII*, *op. cit.*, p. 135-146.

⁷¹¹ BNL, Manuscritos, Mss. 224, n° 143, 17 de janeiro de 1798.

⁷¹² Procuração de 1790. ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 75v-76.

⁷¹³ Cf. Apêndice XIV para um exemplo de procuração.

de Oliveira Guimarães, homem de negócio de Lisboa, fez procuração em 1788 para que José Gomes Ferreira cobrasse um tal de José Inácio Dias em Pernambuco,⁷¹⁴ estava atribuindo ao seu procurador apenas mais uma atividade, haja vista que o mesmo José Gomes Ferreira já mandava madeiras para Guimarães desde, pelo menos, 1786.⁷¹⁵

5.4. Atritos nas formas de comércio

O negócio do Brasil, ou o mercado colonial, era uma possibilidade de investimentos muito lucrativa, pelo menos nos últimos 20 anos do século XVIII. Mandar fazendas de Portugal para o Brasil e dele receber os efeitos da terra, era de fato uma atividade rendosa. Mas embora vantajosa, era também arriscada. Inúmeros casos, tanto aqueles que figuram nos cartórios como aqueles que aparecem no Juízo da Índia e Mina, e em outros lugares, são provas de que o comércio com o Brasil podia gorar e de fato azedava em algum tipo de calote ou de atraso de pagamentos, independentemente da forma de agenciamento. Fora isso, mesmo a bem aventurança dos negócios poderia não ser suficiente para alçar os agentes às posições sociais de prestígio. Essa parte da pesquisa tratará dos atritos nas formas de comércio e ao fim tecerá algumas observações acerca da mobilidade social dos mercadores.

Todas as formas de agenciamento – as relações comissionadas, as sociedades e os contratos com agentes itinerantes – tinham seus pontos positivos e negativos. As sociedades talvez fossem a forma mais equilibrada, de vez que conseguiam unir “fidelidade” mercantil para com o parceiro do outro lado do Atlântico e muniam os agentes com conhecimento adequado do mercado colonial. Tinham vantagens frente aos comissários residentes, que poderiam escamotear as contas com mais facilidade e suplantava o comissário volante, agente pouco habituado ao cenário econômico dos trópicos. Muito embora isso, eram nas simples remessas – que poderiam ser as mais arriscadas - que residiam parte dos despachos de e para Pernambuco. Eram os pequenos agentes que, sem a necessidade de se contratarem em sociedades, pegando fazendas emprestadas aqui e ali, participavam com recorrência nos circuitos coloniais. Como se viu, os tipos de negociações certamente se misturavam. Agentes presos em contratos de sociedades também passavam letras de risco ou podiam perfeitamente captar

⁷¹⁴ ANTT. 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 105, liv. 635, f. 61-61v.

⁷¹⁵ ANTT. Feitos Findos. Juízo da Índia e Mina. Mç, 14 n. 3. Cx. 201.

créditos/fazendas de outras formas. E os sócios atuavam também como comissários, apesar desse rendimento estar, na maioria das vezes, prometido ao fundo da sociedade.

Como os financiadores eram de fato os donos dos capitais e os agentes que comandavam a relação, principalmente no caso das sociedades, era compreensível que tentassem, seja por meio dos contratos em cartórios, seja por meio dos pleitos judiciais, controlarem ou reaverem seus capitais. E não só por esses meios. Esses financiadores, pelo menos os principais, eram os que tinham entrada nas instituições estatais de controle e assessoria, como a Junta do Comércio. Era de seu interesse cuidar sempre para mitigarem as perdas de capitais. Durante toda a segunda metade do século XVIII tentaram fazer isso, principalmente controlando ou impedindo a margem de manobra dos pequenos operadores, como quando proibiram, junto com Pombal, a atuação dos comissários volantes em 1755. Da mesma forma, como se demonstrará mais abaixo, tentaram isso mais uma vez abolindo as frotas comboiadas em 1765. E mesmo nas formações de sociedades mercantis, se deliberava alguma forma de regulação para os agentes. Os tabeliões, por exemplo, só poderiam lavrar escrituras de sociedades para aqueles que mostrassem suas matrículas na Junta do Comércio, de acordo com a lei de 30 de agosto de 1770 que reservava o comércio exterior e para as conquistas somente a eles.⁷¹⁶ Obviamente não era esse o caso, já que a maioria das escrituras nos cartórios não apresentavam matrículas dos negociantes. E como se vem demonstrando aqui, parcela do comércio era feita sem a necessidade dos tabeliões, os comissários residentes e os comissários volantes são um exemplo disso.

Quando o rei e a Junta do Comércio indagaram, em 1788, se os comissários volantes estavam de alguma forma indo para Pernambuco, a Mesa que controlava tal entrada respondia, após feita uma “devassa” [que] “todas as pessoas que se transportam para esta praça com qualquer qualidade de comércio trouxeram seus competentes passaportes para quatro e cinco anos para comerciarem, e não poderem dentro deles ausentar-se para fora desta praça.” Aproveitavam para recomendar as instâncias metropolitanas o seguinte:

“será bom daqui em diante mandar Vossa Majestade que todo aquele sujeito que requer licença para vir comerciar neste Porto [de Recife], ou outro qualquer das conquistas de Vossa Majestade **seja obrigado primeiro que tudo a apresentar os fundos que traz para vir fazer o sobredito comércio e juntamente as escrituras da sociedade que fazem com os comerciantes da cidade de Lisboa e nomearem seus correspondentes que lhe ficam nessa**

⁷¹⁶ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Livro. 113, f. 128-129.

cidade para se averiguar se é ou não certo o comércio a que se dirigem.”

717

Essa era uma advertência que encontra paralelo nas procurações dos cartórios notariais de Lisboa. A maioria das procurações envolviam cobranças de dívidas. Mercadores em Pernambuco que não remetiam os produtos das vendas na colônia para Lisboa, que não honravam as letras de risco, ou os que simplesmente não pagavam as fazendas fiadas ou consignadas que havia levantado em Lisboa, são casos recorrentes nos cartórios. Mas não era verdade que os comissários volantes estavam ausentes na capitania. E algumas últimas palavras necessitam ser ditas a respeito disso e para tal é imperativo uma pequena digressão sobre a situação macro econômica de Pernambuco em fins do século XVIII.

Assim como na época da CGPP, quando os artigos importados escasseavam em Pernambuco levando seus preços as alturas, no período posterior, em que o algodão ditava o ritmo da economia da capitania, repetiu-se o mesmo fenômeno. Com a diferença que na época da companhia, devido aos abusos corporativos da empresa e das operações mercantis que envolviam a retenção do dinheiro e a consequente especulação com o mercado doméstico – traços específicos da operacionalidade de uma companhia monopolista que tratava com agentes privados – a situação no pós CGPP, por outro lado, envolvia uma relação um pouco mais simples. O problema residia que a quantidade de fazendas importadas não era suficiente para fazer frente à oferta de gêneros tropicais. Como o governador D. Tomás José de Melo afirmou, sem rodeios, em 1798: “a nossa importação atual é muito menor que a exportação. Os gêneros do Reino não bastam para a permutação dos efeitos do país.”⁷¹⁸ Isso era verdade para o ano de 1798 assim como o era para dez anos atrás. O mesmo governador fornecia dados em 1788 que expunha claramente que as exportações eram muito maiores que as importações.⁷¹⁹ Assim, mesmo

⁷¹⁷ ANTT. Junta do Comércio, mc. 10 (38). Correspondência recebida das autoridades ultramarinas. Grifo meu.

⁷¹⁸ 1798, janeiro, 10, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as medidas para estimular naquela capitania o maior consumo de gêneros oriundos do Reino e as formas para aumentar a exportação dos gêneros produzidos naquela terra. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13653. Segundo o mesmo governador, faltava vinho para fazer a missa. Cf. ABJE. CC. 09, f. 2-2v.

⁷¹⁹ APEJE. CC. 03, f. 14v-15. Em 1788, as exportações foram de 1.337.459.380 réis e as importações foram de 621.220.980 réis, este último deve ser multiplicado por dois para assim se ter um número mais próximo de quanto as mercadorias custariam em Pernambuco.

com a massa comercial exigida pelo algodão, a economia pernambucana sofria os mesmos problemas derivados das importações, comuns a vinte ou trinta anos atrás.

Qual foi a estratégia para se remediar esse problema? A resolução deve ter sido um misto de políticas ilícitas de mercado, na qual a retenção e especulação em cima das mercadorias é um traço importante. E, conjuntamente contornado também com o envio de moedas do reino para Pernambuco, de modo a saldar os déficits da metrópole. Sobre o primeiro ponto, os almotacés de Recife expunham claramente essa questão acusando que em Pernambuco não existia “negócios” mas sim “monopólios”. As importações ofereciam aos monopolistas “ocasião para que abarquem e enceleirem [armazenem] tudo quanto entra, e para que os retalheiros revendam o mesmo hoje por 5, amanhã por 10 e depois por 15.”⁷²⁰ Numa anotação no pé da tabela da balança de comércio de 1801, o juiz da alfândega de Pernambuco escrevia que além das fazendas chegarem ao Recife com o dobro do preço cotado na Mesa do Consulado em Lisboa, elas ainda eram vendidas quatro vezes mais caras na praça.⁷²¹

José Porfírio de Freitas que havia adquirido certa especialização no comércio do algodão por volta de 1792⁷²², era um desses especuladores e monopolistas de Pernambuco em 1799.⁷²³ Aparece, em 1796, devendo mais de 1 conto de carregações que havia recebido de Maximiano Mendes de Araújo, em Lisboa.⁷²⁴ E também devia uma letra de risco não paga, no valor de 715.120 réis, a Antônio José de Carvalho Santiago em Lisboa no ano de 1791.⁷²⁵ Isso induz crer que a prática de reter mercadorias poderia ser uma forma do mercador em Pernambuco auferir maiores preços para pagar seus credores em Lisboa. Ele especulava com a escassez, propiciava ganhos aos seus credores – ou não, pois bem poderia dar calotes – e ainda lhe abria a oportunidade de embolsar boas quantias para si.

⁷²⁰ 1799, dezembro, 30, Recife. CARTA dos almotacés [da vila do Recife], José Xavier da Apresentação Gaio e João Francisco Carneiro e Monteiro, ao príncipe regente [D. João], sobre as queixas contra os monopólios existentes naquela capitania. Anexos: 18 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 212, D. 14433.

⁷²¹ 1802, fevereiro, 2, Recife. OFÍCIO do [juiz da Alfândega de Pernambuco], José de Pinho Borges, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses e Souto Maior], sobre o envio dos mapas do rendimento da Alfândega no ano de 1801, com o produto dos novos impostos, além do mapa geral de toda importação e exportação, com o número das embarcações que entraram e saíram do porto da capitania de Pernambuco. Anexos: 5 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 232, D. 15638.

⁷²² ANTT. Junta do Comércio, mc. 10 (Cx. 38) Correspondência recebida das autoridades ultramarinas

⁷²³ Ibidem. AHU_ACL_CU_015, Cx. 212, D. 14433.

⁷²⁴ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 668, f. 34-34v.

⁷²⁵ ANTT, 3º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 153, liv. 717, f. 17v-18.

Mesmo os produtores agrícolas da capitania sentiam o peso do monopólio de alguns mercadores quando iam comprar escravos. No momento em que as embarcações chegavam da costa africana, alguns mercadores tratavam logo de comprar os escravos em atacado e os vendiam a retalhos a outros mercadores. Quem sentia o custo do monopólio, depois de passados por intermediários, eram os compradores. Por isso faziam queixa com o objetivo de comprarem os escravos “em primeira mão” sem o empecilho de monopolistas e intermediários.⁷²⁶

Não seria de todo estranho conjecturar que uma forma de contornar os preços especulativos realizados pelos monopolistas fosse por meio dos comissários volantes. Recorde-se que, na década de 1750, eles eram acusados de extraviarem os capitais de seus correspondentes da metrópole nos territórios coloniais e que por isso mesmo foram alvos de medidas coercitivas inibindo sua mobilidade. Entretanto, eles voltaram a atuar na década 1780 em diante, e ao que tudo indica até agora, de forma bem recorrente. Mas aqui, o cenário econômico em Pernambuco já havia se transformado. A tática mercantil de enviar correspondentes à colônia para realizar trocas rápidas foi se mostrando uma estratégia mais eficiente. Mandar mercadorias através desses agentes volantes se tornou uma prática mais interessante do que selar laços com os mercadores residentes, de vez que eles entravam nos circuitos produtivos adiantando fazendas e dinheiro aos produtores, conseguindo condições de troca mais vantajosas. Era uma estratégia boa para os mercadores metropolitanos que assim tinham mais garantias de rapidez no giro mercantil. Além do mais, ao voltar à metrópole, o mercador itinerante teria que prestar contas ao seu correspondente. E era bom também para o comissário volante, que não precisaria se instalar durante muito tempo na colônia. Mas isso só era possível nessa conjuntura favorável que o algodão propiciou. Deveria ser mais difícil, por exemplo, na década de 1750 quando a açúcar estava com preços baixos. Nessa circunstância, o comissário volante demoraria mais tempo nos espaços coloniais para realizar o giro mercantil, já que demoraria mais tempo para acertar preços compensatórios entre as vendas das fazendas e

⁷²⁶ 1801, janeiro, 21, Recife. OFÍCIO (1ª via) da [Junta Governativa da capitania de Pernambuco] ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o envio da representação dos agricultores, em que pedem que os negociantes de escravos os mantenham expostos ao público, para que os suplicantes possam comprá-los em primeira mão. Anexos: 4 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 223, D. 15104. Conferir, no apêndice XX, os nomes dos “principais lavradores” de Pernambuco, segundo o próprio documento despachado pela junta governativa da capitania.

a compra dos gêneros coloniais. E esse era um dos fatores que favoreciam a má performance do agente, a qual poderia resultar em calote.

O emprego de comissários volantes na década de 1780 também foi criticado, entretanto, por outro motivo. O governador Tomás José de Melo, criticava essa prática em 1788 justamente porque prejudicava os comerciantes residentes. Quando os comissários volantes chegavam à colônia, adiantavam as fazendas metropolitanas e garantiam bons preços na compra do algodão. Consequentemente, quando os mercadores de Pernambuco iam comprar o algodão o encontravam com preços altos, de vez que os melhores preços já haviam sido prometidos para os comissários volantes.⁷²⁷ Essa tática poderia ser boa para o vendedor do algodão, ou até para o vendedor do açúcar, pois provavelmente os preços ofertados pelos comissários eram mais convidativos do que aqueles disponibilizados pelos mercadores residentes. Catharine Lugar percebeu isso para a Bahia também. Em Salvador, os mercadores residentes reclamavam dos comissários volantes porque eles realizavam uma competição desonesta, uma vez que eles não tinham custos para “manter lojas ou estender crédito para construir uma clientela”.⁷²⁸

O envio de moedas de ouro do reino para Pernambuco era, igualmente, um expediente para contornar os problemas de redução das fazendas e excesso dos gêneros tropicais. Na balança comercial, esses envios de dinheiro da metrópole para a colônia servem simplesmente para corrigir as relações entre déficits da metrópole e superávits da colônia. Mas pelo lado do comércio privado, eles servem para facilitar as trocas. Quem entrasse com dinheiro no mercado tinha mais chances de desatramancar o giro mercantil e quebrar as práticas monopolistas de alguns mercadores. Não deve surpreender que a região mais agraciada pela recepção do ouro amodado era Pernambuco, seguido do Maranhão, localidades onde o algodão era o carro chefe da economia.⁷²⁹ Entre 1796 a 1807, Pernambuco recebeu 2.533 contos de moedas do reino e só retornou 58 contos.⁷³⁰ Também é uma hipótese pensar que os comissários iam a Pernambuco justamente atrás de dinheiro. Analisando o começo do século XVII, Daniel Strum observou que “em

⁷²⁷ 1788, fevereiro, 18, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a fiscalização do contrabando no comércio com a Costa da Mina e queixando-se dos comissários volantes. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11607.

⁷²⁸ LUGAR, Catherine. *The merchant community of Salvador*, op. cit, p. 145.

⁷²⁹ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*, op. cit, p. 68.

⁷³⁰ MENZ, Maximiliano M. *Entre impérios. Formação do Rio Grande na crise do sistema colonial português (1777-1822)*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 93, nota 144.

Portugal os mercadores comumente instruía seus agentes em viagem ao Brasil para que vendessem o carregamento que levavam para a colônia por dinheiro vivo e fugissem da venda a crédito, sem deixar, portanto, pendências no ultramar.”⁷³¹

Ou seja, apesar dos agentes se misturarem nessas três formas de agenciamento, eles também entravam em atritos. Basicamente, o problema era em relação aos comissários volantes. Tanto os interessados em sociedades mercantis como os mercadores residentes olhavam com desconfiança para esses agentes itinerantes. Mas, se bem que se observem alguns embates, eles deveriam ser brandos. Nada a ponto de paralisar o comércio. Na verdade, essas três formas poderiam ser estratégias dos agentes que detinham capitais para aproveitarem melhor as conjunturas que o mercado oferecia.

5.5. Agência, mobilidade, racionalidade e categoria social⁷³²

Agentes itinerantes, sócios em curta temporada na colônia e mercadores residentes, todos tinham raízes portuguesas. Tal coincidência não deve passar despercebida. Faz-se importante, então, delimitar minimamente as motivações que faziam os comerciantes a se interessarem pelo espaço colonial, pesando o fato de que as distâncias que separavam os dois pontos do Atlântico eram grandes, as viagens poderiam ser insalubres e perigosas e o espaço colonial, em si diferente do metropolitano, poderia, num primeiro momento, ser inóspito.

Os indivíduos que se aventuravam nas fronteiras do ultramar tinham motivações bem objetivas. Muitos vieram das lavouras e optaram pelo comércio, via migração aos espaços coloniais, como uma forma de encontrar oportunidades não tão restritivas como aquelas das áreas rurais portuguesas. É por isso que, num Portugal onde cerca de 80% da população vivia nas áreas rurais, não deve surpreender que o grosso dos migrantes saíssem dos campos.⁷³³ Essa migração, que poderia custar meses, anos ou até a vida

⁷³¹ STRUM, Daniel. *O Comércio do Açúcar*, op. cit, p. 369.

⁷³² O grosso do raciocínio desenvolvido nesse subcapítulo devo as ideias e conversas com Maximiliano M. Menz.

⁷³³ Russell-Wood liga a mobilidade dos agentes às condições sociais e geográficas de Portugal para todo o século XVIII: “Muita da terra permanecia sob o domínio dos nobres, da Igreja secular ou das ordens monásticas, e não produzia todo o seu potencial. Os solos pobres e os terrenos predominantemente rochosos de certas áreas levavam as pessoas do Norte a emigrar para o Brasil em vez de procurarem terras disponíveis no Alentejo e mais para o Sul.” Outros fatores, como a inacessibilidade dos filhos não primogênitos as terras da família e o recrutamento militar, também faziam do ultramar uma possibilidade de aliviar as

inteira dessas pessoas, era feita, provavelmente logo após receberem algum tipo de treinamento, como o de caixeiro, por exemplo, e optarem pela transferência aos espaços coloniais para servirem como representantes de um grande mercador em Lisboa ou, depois de adquirir algum capital de vulto, como mercadores com capitais próprios. Além do mais, essas migrações eram facilitadas pelas fixações pretéritas de parentes ou conhecidos que recepcionavam, acolhiam e introduziam essas pessoas no novo território. Assim, o fator da “expulsão” era acompanhado pelo fator da “recepção”. Era importante que esses agentes migrassem para as colônias, porque os quadros mercantis no ultramar precisavam ser renovados de tempos em tempos. Isso por dois motivos: 1) os mercadores se retiravam dos negócios e 2) eram necessários novos operadores para aumentar ou renovar os fluxos mercantis e de informação.

Se ganhar a vida no espaço metropolitano era difícil, o espaço colonial deveria oferecer atrativos que fizessem da migração uma empreitada que valeria à pena. O mercado colonial era um espaço de potencial fonte de ganhos e por isso toda a sorte de pessoas fazia essa carreira. Dois elementos essenciais contribuía para isso: o mercado colonial demandava consumo de produtos que não eram produzidos ali e, ao mesmo tempo, era uma região produtora de mercadorias valiosas na Europa.

É tarefa quase impossível ter acesso aos detalhes do mercado consumidor em Pernambuco. É de conhecimento geral, entretanto, que a demanda cresceu, tanto devido ao aumento populacional como pelo aumento da riqueza gerada pelo algodão e pelo açúcar. Mas se desconhece quais os setores que mais se beneficiavam desse crescimento.

agruras sociais. Cf. RUSSELL-WOOD, A. J. R. A emigração: fluxos e destinos. In: BETHECOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti. (Dir.) *História da expansão portuguesa. O Brasil na balança do Império (1697-1808)*, Vol. 3. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 158 e 163-164. Da mesma forma PEDREIRA, Jorge. *Estrutura industrial e mercado colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: Difel, 1994, p. 296: “As migrações aliviavam as condições de vida nas regiões mais povoadas, como o Minho, e o Brasil funcionava, de certo modo, como uma *fronteira* para a sociedade portuguesa, atenuando as tensões e precipitando a mobilidade: uma longa permanência na colônia era sem dúvida um dos meios mais fáceis de enriquecer e de ascender na escala social. Muitos dos que cruzavam o Atlântico para fazer fortuna fracassavam, outros nunca regressavam, mas triunfavam alguns que traziam as suas economias, adquiridas nos negócios (mineração, plantações e comércio) ou no serviço da coroa. A economia portuguesa beneficiava certamente com este movimento, numa medida que é impossível determinar com rigor.” Num plano mais geral, Maria Moreira e Teresa Veiga afirmam que “durante o século XVIII, Portugal foi desigualmente afectado pela intensidade de movimentos migratórios com sentidos diversos, na sua maioria de sinal negativo, uma vez que o número de saídas do reino excedia largamente o de entrada.” Estima-se que, em finais do século XVIII, de 8.000 a 10.000 saíam anualmente do reino, para diversos lugares, não só para o Brasil, embora esse deveria ser o destino mais preferido. Cf. MOREIRA, Maria João Guardado; VEIGA, Teresa Rodrigues. A evolução da população. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da (Org.). *História económica de Portugal. 1700-2000. Vol. 1. O século XVIII*. Lisboa: Imprensa de ciências sociais, 2005, p. 61 e 64.

O mais obvio é que os senhores de engenho (que no último quartel do século XVIII já deveria ter ultrapassado o número de 400), suas famílias e os funcionários de cargos públicos fossem os principais segmentos da população que iam ao mercado de forma mais recorrente para usufruir dos serviços mercantis. Ignora-se qual a participação no mercado consumidor da população livre e pobre que teve grande projeção na cultura algodoeira por essa época. Mas como eram livres e recebiam pagamentos em troca de seu trabalho é muito provável que a sua participação no consumo da capitania tenha aumentado.

Afora os produtores que estavam espalhados por várias regiões de Pernambuco e suas anexas, o principal ponto de concentração dos mercadores, e por conseguinte, o principal ponto de consumo, deveria se encontrar em Recife, que na segunda metade do século XVIII possuía uma população que girava em torno de 12.000 a 25.000 habitantes.⁷³⁴ Dali, algumas mercadorias eram remetidas a diversos pontos da região, evitando que as populações se deslocassem até o Recife para consumir. Seja como for, ao que tudo indica, mesmo levando em conta a euforia econômica dos finais do setecentos, a população consumidora ainda deveria estar nos primeiros estágios. Leve-se em consideração, primeiro, o número de habitantes somente de Pernambuco, sem contar as anexas. Por volta de 1780, ela chegou a mais ou menos 240.000 habitantes. Some-se a isso o fator do escravismo que limitava enormemente a entrada dos cativos no mercado consumidor. O regime de trabalho, nas regiões extremamente remotas, das populações dos sertões também impossibilitava o acesso aos bens que o mercado oferecia. Essas ressalvas não são para desprezar o mercado consumidor de Pernambuco, são apenas para chamar atenção para o quadro mais geral da economia colonial. Quando se fala de mercado consumidor na colônia há que sempre lembrar do seu caráter restrito, já que nessas sociedades o mercado estava sempre acompanhado de atividades econômicas não voltadas para o mercado. A economia de mercado estava assim, cercada, por uma economia natural, de subsistência, um infra-mercado ou a “civilização material” como preferiu Fernand Braudel.⁷³⁵

⁷³⁴ Para a população de Recife cf. SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial: la câmara municipal de Recife (1710-1822)*. Salamanca: Universidad de Salamanca, [tese de doutorado] 2007, p. 171.

⁷³⁵ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. vol. 1*. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p. 12. Do mesmo autor, cf. também *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987. Ideia semelhante foi proposta por RANGEL, Ignácio. Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro. In: *Obras Reunidas. Vol. 1*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012, p. 147-148.

De qualquer forma, mesmo levando em conta esse cenário, já seriam necessários agentes para abastecer, extrair e transportar recursos para ambos os lados. Mas tal situação de atração foi mais promissora graças a outros dois fatores peculiares à espaços de colonização: as fronteiras eram abertas e a mão de obra era cativa.⁷³⁶ Isso significava terras livres e mão de obra barata, o que tornava a colônia um cativante lugar de investimentos e ganhos. Afora isso, esses fluxos mercantis eram garantidos por uma intervenção governamental que proibia a produção de manufaturados nas colônias e garantia aos reinos exclusividade na atuação dos negócios.⁷³⁷

No caso específico da capitania de Pernambuco, por volta do início de 1780 (englobando Recife, Goiana, Tracunhaém, Luz, Cabo, Ipojuca, Sirinhaém, Porto Calvo e Alagoas) ela era a terceira maior região da América portuguesa em termos populacionais. Abrigava 239.713 pessoas, cerca de 15% dos 1.550.200 habitantes da colônia. Ficava em terceiro lugar, perdendo apenas para Minas Gerais e Bahia.⁷³⁸ E quando consideradas as outras capitanias anexas, Paraíba, Rio Grande e Ceará, a área do Nordeste oriental somaria 367.002 pessoas.⁷³⁹ Era, de fato, uma população muito grande e, por conseguinte, um grande mercado que demandava por produtos e que, igualmente oferecia gêneros em troca. Lisboa, apenas para efeitos de comparação, deveria ter mais de 250.000 habitantes na virada para o século XIX.⁷⁴⁰

⁷³⁶ MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Editora Contexto, 2010. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 340.

⁷³⁷ Existiam estrangeiros operando no negócio colonial. É perfeitamente normal que eles atuassem, tanto diretamente, mandando fazendas ao Brasil, como indiretamente, emprestando capital para o financiamento de fazendas a serem remetidas às colônias. É necessário lembrar que boa parte das firmas que realizavam o fluxo europeu, importando ou exportando a partir de Portugal, eram em sua grande maioria comandadas por mercadores de outras praças europeias. Essas firmas fixadas em Lisboa ou no Porto poderiam participar do negócio colonial. Numa rápida olhada nos cartórios é possível perceber que a maioria dos fretamentos para fora de Lisboa, rumo aos portos europeus, tinham nomes estrangeiros e eram carregados em vasos não portugueses. Entretanto, embora financiassem o comércio, numa medida que não se sabe, quem realizava o trabalho de levantar as fazendas, de ir à colônia, quando fosse o caso, e de realizar as trocas, eram os portugueses. O estudo clássico sobre a infiltração dos capitais estrangeiros em Portugal e da sua transmigração para o Brasil continua sendo o de FISHER, Harold Edward Stephen. *De Methuen a Pombal: o comércio anglo-português de 1700 a 1770*. Lisboa: Gradiva, 1984. Cf. também SIDERI, Sandro. *Comércio e poder. Colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*. Lisboa: Edições Cosmos, 1978.

⁷³⁸ ALDEN, Dauril. "The population of Brazil in the Late Eighteenth Century: a preliminary survey". *Hispanic American Historical Review*, May, 1963, vol. XLIII, nº 2, p. 191.

⁷³⁹ 1782, setembro, 25, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando o mapa da enumeração dos povos da capitania de Pernambuco. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 145, D. 10638.

⁷⁴⁰ SERRÃO, José Vicente. O quadro humano. In: MATTOSO, José. *História de Portugal. Vol. 4. O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1992, p. 58.

Em termos numéricos, a população mercantil em Pernambuco que dava conta das trocas na região é muito difícil de medir. Num dos levantamentos da CGPP de 1780, encontram-se pelo menos 935 agentes – negociantes e mercadores (208) e diversas pessoas que poderiam exercer funções mercantis menores, como lojistas mas também como devedores sem classificação nenhuma (727) - metidos em algum tipo de dívida com a companhia.⁷⁴¹ Como nem todos os mercadores tinham dívidas com a empresa monopolista, o número total deveria ser maior que isso. Números mais precisos só para a capitania da Paraíba. Em 1798 foram feitos levantamentos populacionais e se discriminaram 211 negociantes que atendiam uma população de, mais ou menos, trinta mil pessoas.⁷⁴²

Obviamente que o comércio não dependia somente dos mercadores residentes em Pernambuco. Eram necessários mercadores em Portugal para mandar fazendas e para receber os gêneros tropicais. Observar a quantidade de mercadores em Lisboa, por meio de simples amostragens, ajuda a entender um pouco melhor as questões envolvendo a população mercantil. Em 1788, ficaram registrados nos livros da alfândega de Lisboa 500 indivíduos que exportaram 388.896.739 réis de mercadorias para Pernambuco, as quais seriam recebidas por diversos correspondentes. Apenas 27 deles (5,4%) foram responsáveis por pouco mais da metade do total exportado, 196.473.912 réis. A média era de 777.793 réis por despachador, sendo que o maior mercador despachou 14.154.467 réis e o menor 2.089. Em 1797 – ano de recessão, cumpre advertir - foram 397 o número global de exportadores, os quais remeterem 216.258.065 réis para seus agentes em Pernambuco. Mais uma vez, assim como no ano de 1788, o grau de concentração de despachos é patente. Apenas 33 indivíduos (8,3%) exportaram cerca da metade do total, 108.923.221. A média exportada foi de 544.731 réis, com um máximo de 8.118.089 e um mínimo de 2.000 réis por mercador.⁷⁴³ A Tabela 5.9. mostra quem eram os principais despachadores para Pernambuco nesses dois anos.

⁷⁴¹ [1780, julho, 27, Lisboa]. PROCESSO das listas dos débitos dos senhores de engenho, dos rendeiros e lavradores de açúcar, dos fabricantes de sola, dos negociantes e mercadores, e demais devedores à Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. AHU_ACL_CU_015, Cx. 137, D. 10206. Conferir o apêndice VI para os nomes dos devedores.

⁷⁴² 1799, julho, 31, Paraíba. 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 relativos aos preços, à exportação, à importação, ao movimento marítimo, à população, aos nascimentos, casamentos, mortes, e à ocupação dos habitantes da Paraíba, no ano de 1798. Anexo: 90 e 2ª vias docs. AHU-Paraíba, cx. 18. AHU_ACL_CU_014, Cx. 35, D. 2510.

⁷⁴³ Todos que remetessem mercadorias para fora de Portugal deveriam pagar na Mesa do Consulado – uma das alfândegas de Lisboa - um imposto de 4,5% sobre o valor das fazendas. Nem todos que despachavam

Tabela 5.9. Maiores exportadores de Lisboa para Pernambuco e valores, em réis, em 1788 e 1797.

1788		1797	
Nome	Valor (em réis)	Nome	Valor (em réis)
Bernardo José da Costa	14.154.467	João de Oliveira Guimarães	8.118.089
João de Oliveira Guimarães	13.843.400	José Tavares	5.933.067
Manuel José Duarte	13.548.733	José Antônio Rodrigues Guimarães	5.262.533
Antônio José dos Santos Rodrigues	12.434.800	Felipe Ribeiro Figueiras	5.223.044
José Bento de Araujo	12.028.622	Angelo Gonçalves Aires	5.093.133
Antônio Martins Pedra	11.068.956	José Antônio dos Anjos	4.985.467
José Duarte Guimarães	10.532.756	Caetano Cordeiro de Araujo Feio	4.553.844
Domingos Rodrigues Chaves	8.881.222	Manuel Joaquim Alves Pereira	4.416.222
José Joaquim Ramos e Silva	8.461.733	José Bento de Araújo	4.328.689
Bernardo Clamousse e Companhia	7.393.378	José de Campos Lima	4.322.444
Antônio José dos Santos	7.160.111	José Manuel da Cunha de Oliveira	3.750.533
Manuel Raposo	6.332.000	Francisco José Pereira de Oliveira	3.618.356
Manuel Francisco Lopes	5.978.689	Manuel José de Almeida e Silva	3.214.689
José Antônio	5.940.000	Domingos Antônio Vaz Gloria	3.123.600
José Francisco Campos	5.913.711	Francisco José de Serpa	3.075.178
Portela e Queiros	5.496.111	Julião Gervásio de Aguiar	3.038.556
Antônio Pinto Cabral	5.382.356	Manuel da Silva Franco	3.032.400
Luis da Silva	5.110.244	José Fernandes de Matos	2.772.889
José Fernandes de Barros	4.846.889	Luis Antônio Rodrigues Sete	2.616.844
José Barbosa de Amorim	4.610.489	José Ramos da Fonseca	2.528.200
Antônio Pires Marinho	4.433.044	Manuel Francisco Lavra	2.468.000
Francisco Xavier Fernandes Nogueira	4.220.889	Domingos Alves Guerra	2.302.222
José Antônio Soares da Rocha	4.091.156	Custódio José da Fonseca	2.298.422
Manuel da Costa Azevedo	3.907.022	Francisco Antônio Durão	1.991.333
Manuel de Matos Simões	3.673.867	Leandro dos Reis	1.954.133
Luis Machado Teixeira	3.608.089	José Rodrigues Pereira de Almeida	1.941.978
José Francisco Chaves	3.421.178	José Antônio Correia	1.934.178

mercadorias eram comerciantes de fato, pois aparecem de vez em quando, algum padre, uma viúva ou alguma dona, remetendo fazendas. Mas o mais importante de se advertir aqui é que nem todos os despachantes eram os donos das cargas; poderiam ser simples caixeiros remetendo a mando de outro mercador, ou mesmo um grande mercador despachando – como um consignatário – carga de outros mercadores.

CAPÍTULO 5. O COMÉRCIO ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL: AGENTES E FUNCIONAMENTO

		Domingos Alves Guerra e Companhia	1.928.800
		Francisco Antônio de Castro e Aguiar	1.840.289
		João Manuel Borges	1.837.489
		Santos Ferreira Loires	1.834.800
		José Pereira de Souza Caldas	1.799.200
		Manuel José Machado	1.784.600
TOTAL	196.473.912	TOTAL	108.923.221

Fontes: foram coletados e sistematizados os dados da Mesa do Consulado referentes a Pernambuco para os seguintes anos e nos seguintes livros. 1788: liv. 67, 66, 120, 122, 123, 119 e 121. 1797: liv. 417, 416, 414, 149, 415 e 151. Cf. Apêndice I. IF.

Carlos Guimarães da Cunha, tomando como fonte o *Almanach* de Lisboa, conseguiu elaborar uma espécie de censo mercantil para as duas principais praças do reino: a capital e o Porto entre os anos de 1790 a 1820. Em Lisboa, para o ano de 1797, por exemplo, ele encontrou 350 negociantes de grosso trato em Lisboa e 43,4% deles eram estrangeiros. O número total de negociantes, como o próprio Carlos Guimarães adverte, era maior que isso, pois existiam as sociedades que faziam duplicar alguns nomes.⁷⁴⁴ Além disso, o número era maior, porque a fonte do *Almanach* incide maiormente sobre os homens de grosso trato, os pequenos, que aparecem nos livros da Mesa do Consulado, não deveriam figurar naquela fonte.

Esses dados ajudam a esclarecer algumas questões. Primeiro, haviam mais comerciantes em Pernambuco do que em Lisboa.⁷⁴⁵ Isso pode querer dizer que os mercadores em Lisboa demandavam uma rede mercantil mais ampla na colônia, de modo a ter um maior número de representantes e também para aumentar suas fontes de informações. Em ambos os casos, mais conexões se traduziam em reduzir os riscos do comércio e, assim, contornar as imperfeições de mercado.⁷⁴⁶ Só em 1798, por exemplo, o mercador Antônio Esteves Costa, em Lisboa, tinha 8 correspondentes em

⁷⁴⁴ CUNHA, Carlos Guimarães da. *Negociantes, mercadores e traficantes, op. cit.*, p. 31 e 33.

⁷⁴⁵ Na verdade existiam mais habitantes em Pernambuco do que em Lisboa. Esse fato lembra as questões levantadas e discutidas por Balandier sobre a “situação colonial” ou o “fato colonial”: “a sociedade colonizada chama a atenção inicialmente por duas características: sua superioridade numérica esmagadora e a dominação radical que ela sofre”. Cf. BALANDIER, Georges. A noção de situação colonial. In: *Cadernos de campo*, nº 3, 1993, p. 118.

⁷⁴⁶ Braudel já havia notado isso: quanto mais intermediários nas praças, mais a concorrência de mercado funcionaria. BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Os jogos das trocas*. São Paulo: Martins fontes, 2009, p. 357.

Pernambuco.⁷⁴⁷ Tudo isso reforça o argumento discutido no início desse capítulo, de que, quando comparado com o mundo mercantil britânico, o comércio com Pernambuco (e talvez com as demais praças brasileiras) tinha essa característica específica de comportar muitos agentes, estratégia possível para se contornar a dificultosa relação direta com os senhores de engenho. Contudo, é importante fazer a ressalva de que nem todos os comerciantes em Pernambuco se dedicavam ao comércio externo, alguns deles – impossível saber quantos – se dedicavam ao comércio interno e poderiam não ter ligações externas. Segundo, e mais importante para os pontos levantados aqui, havia um alto grau de hierarquização dos comerciantes em Lisboa. Nos dois anos elegidos, menos de 10% deles eram responsáveis por mais da metade dos despachos. Ao mesmo tempo, essa grande concentração de capitais no topo da pirâmide chama atenção para o grande número de pequenos operadores que ficaram responsáveis pela outra metade, demonstrando que a carreira de Pernambuco - assim como possivelmente deveriam ser as outras carreiras ultramarinas - era sustentada tanto por agentes com poucos capitais como por agentes de grandes capitais. Essa é, talvez, uma das características mais emblemáticas da colonização portuguesa, que comportava tanto pequenos como grandes agentes nas suas conexões mercantis.⁷⁴⁸

Importante frisar que os dados acima, longe de pretenderem algum grau de exatidão, apontam para a enorme quantidade de agentes dedicados às trocas comerciais. Mais do que isso, convidam repensar questões de ascensão social e o papel da agência dos sujeitos. Pensando ainda na migração, não é absurdo dizer que a maioria dos que se aventuraram na empreitada colonial amargaram em posições marginais, mal aparecendo nos registros de cunho mercantil. Porém, sua migração teve um impacto direto nas cadeias mercantis, tecendo relações, produzindo informações e capilarizando os intercâmbios e os monitoramentos. Outro impacto da migração foi aliviar as tensões sociais em Portugal.

⁷⁴⁷ BNL, Manuscritos, todos de 1798: Mss. 224, nº 39, Mss. 224, nº 41, Mss. 224, nº 68, Mss. 224, nº 143, Mss. 224, nº 174, Mss. 224, nº 201, Mss. 224, nº 210 e Mss. 224, nº 258.

⁷⁴⁸ O Apêndice XVII agrupa os maiores outorgantes em Lisboa e seus procuradores em Pernambuco. Já o Apêndice XVIII elenca os maiores procuradores em Pernambuco e seus outorgantes em Lisboa. Mediante essas compilações é possível vislumbrar, parcialmente, as redes mercantis que ligavam a metrópole com Pernambuco. Entre 1780 a 1807, das 907 escrituras de procuração para Pernambuco, 97 eram de procuradores que estavam indo para a colônia e 360 eram de procuradores já instalados na capitania. O resto das 450 procurações não informam a residência dos procuradores. Assim, é muito difícil medir o grau de peregrinação dos agentes através dos cartórios, pois os notários ou mesmo os outorgantes, às vezes, não consideravam importante registrar tal informação. A infiltração significativa de pequenos agentes no comércio com o Brasil já havia sido notada por David Grant Smith para a Bahia do século XVII. Cf. SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil*, op. cit, p. 117.

Mesmo que a atividade mercantil não vingasse frutos, a migração e a consequente diminuição populacional permitia uma estabilização, momentânea, entre a quantidade de terras e o número de habitantes no reino. E é dessa forma que o Brasil pode ser entendido como uma fronteira para Portugal.⁷⁴⁹

Por outro lado, essa migração teve efeitos perversos na economia portuguesa, principalmente daquela do Minho. Logo no início do século XVIII, em 1709, 1711 e 1720, o rei alertava que a região no Norte de Portugal estava ficando com poucas pessoas, devido justamente a migração para o Brasil, e que era notória a falta de braços para o trabalho agrícola. Isso era claramente um sintoma dos efeitos que a mineração causou nos fluxos migratórios do império. Entretanto, o decreto que procurava restringir a fuga das populações para o ultramar dizia respeito a todo o Brasil. Especificamente em relação aos comerciantes, o decreto estipulava que, caso as gentes de Portugal quisessem ir ao Brasil, para “fazer negócio considerável e de importância, com fazendas suas ou alheias, para voltarem.”⁷⁵⁰ Assim, a atividade dos agentes itinerantes – os comissários – que iam e voltavam do Brasil com ganhos para si ou para outros, estava referendada regamente. De todo modo, tomando o século XVIII como um todo, a população de Portugal não deixou de crescer.⁷⁵¹

Logicamente, alguns agentes conseguiram projeções mercantis consideráveis. Basta resumir três pequenas trajetórias de mercadores que foram figuras importantes na rota pernambucana. Manuel Gomes Pinto, nascido no Arcebispado de Braga, fez riqueza comercial em Pernambuco, o que lhe possibilitou viver “como os mais nobres” daquela terra. Diziam que tinha um patrimônio de mais de 24 contos. Tomou o exemplo do seu pai que também havia ido para a América “donde trouxe muito bons cabedais.” E assim como o pai, quando consolidou fortuna, tratou logo de se retirar do comércio para viver uma vida “mística”, isto é, devotado as causas religiosas e ainda participando dos quadros

⁷⁴⁹ PEDREIRA, Jorge. *Estrutura industrial e mercado colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: Difel, 1994, p. 296. Do mesmo autor: *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa, op. cit.* 191-242. Cf. também MENZ, Maximiliano M. Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: A trajetória de um grande traficante de Lisboa. No prelo.

⁷⁵⁰ Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749. In: *Anais da Biblioteca Nacional*, v. XXVIII, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1908, p. 146. Cf. também MOREIRA, Maria João Guardado; VEIGA, Teresa Rodrigues. A evolução da população. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da (Org.). *História económica de Portugal. 1700-2000. Vol. 1. O século XVIII*. Lisboa: Imprensa de ciências sociais, 2005, p. 39.

⁷⁵¹ COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. *História económica de Portugal, 1143-2010*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2014, p. 210-211, que apresentam dados populacionais.

militares da colônia, como auxiliar de infantaria do Recife por volta de 1780.⁷⁵² Manuel Gomes dos Santos, natural de Barcarena em Portugal, era no início caixeiro de Antônio de Carvalho, homem de negócio e administrador da Alfândega em Pernambuco. Também foi caixeiro de José Vaz Salgado, um dos maiores comerciantes de Pernambuco, e de Henrique Martins. Conseguiu ascender socialmente por volta da década de 1750/60, pois “com trato rico e de grande negócio” se tornou deputado da CGPP em Pernambuco.⁷⁵³ Joaquim Pedro Belo, de Lisboa, foi caixeiro da Companhia do Grão-Pará e Maranhão e através dela havia ido para Macau. Após terminar seus serviços para a companhia se estabeleceu como grande negociante de grosso em Lisboa. Tinha navios próprios e negociava por sua conta para a América,⁷⁵⁴ inclusive para Pernambuco, figurando como um dos principais armadores da época. No final do século XVIII, participaria do grupo seleto dos grandes negociantes de Lisboa. Aliás, entreve-se por esses e outros casos as formas de recrutamento mercantil. A experiência mercantil propriamente dita deveria ser a mais corriqueira: depois de um certo tempo trabalhando como agente ou caixeiro, um operador poderia se tornar um grande comerciante. Mas também existiam alavancagens sociais possibilitadas pelos treinamentos no mar, como a de um capitão, ou mesmo projeções ligadas ao recebimento de heranças, de “antigas riquezas” acumuladas, dotes, parcerias com outros mercadores e conexões familiares.⁷⁵⁵

Os exemplos poderiam muito bem ser multiplicados. Comprovam que existia uma mobilidade social e que o Brasil – e o império como um todo - era um espaço de oportunidades que os alçava as posições cimeiras. Entretanto, o foco na ascensão social de alguns agentes – que é muito evidente na documentação das habilitações da Ordem de Cristo, por exemplo - pode induzir ao erro de achar que todos os mercadores atingiram performances semelhantes, obliterando, assim, o fracasso ou o silêncio de uma multidão de outros. Recordem-se os principais mercadores de Lisboa na Tabela 5.9., e de como ela evidencia o alto grau de hierarquização do grupo. Chama atenção menos para a flexibilidade do que para o enrijecimento da ossatura do corpo mercantil. De forma semelhante, poder-se-ia tomar as representações dos comerciantes de Pernambuco que tinha canais de acesso privilegiado para fazer as suas demandas - no que se presume que

⁷⁵² ANTT. H.O.C. Mç, 27, n. 5. Letra M, f. 3v-10v

⁷⁵³ ANTT. H.O.C. Mç, 7, n. 13. Letra M, f. 3-9.

⁷⁵⁴ ANTT. H.O.C. Mç, 55, n. 6, Letra J, f. 4-6.

⁷⁵⁵ Para as formas de recrutamento mercantil cf. JACKSON, Gordon. *Hull in the Eighteenth century. A study in economic and social history*. Londres: Oxford university press, 1972, p. 102-107.

sejam indivíduos de projeção - e perceber como eram poucos perto do número global de mercadores regionais. Em 1792 eram 71 negociantes, em 1799 eram 42, em 1800 eram 35, em 1807 eram 40.⁷⁵⁶ Mais do que ressaltar trajetórias mercantis e casos célebres de agentes que por algum motivo ficaram registrados, é necessário também compreender como uma multidão de outros agentes modelaram o curso da economia colonial.

Isso pede um olhar mais cauteloso nas questões de mobilidade social – ou de agência, como vem sendo enfatizado ultimamente pela historiografia⁷⁵⁷ – e sugere, por outro lado, um tratamento mais categorial dos agentes. Isto é, existiam categorias sociais - como grandes mercadores, pequenos mercadores, caixeiros, etc. – que antes de serem marcados pela mobilidade, eram marcados por lugares sociais, na maior parte do tempo, rígidos. Dito de forma simples, era perfeitamente possível a todos se tornarem grandes mercadores, mas não ao mesmo tempo. Contudo, não se deixa de se solidarizar com a posição de Rae Flory, para a qual o ramo mercantil era a carreira mais promissora para atingir os postos sociais de relevância.⁷⁵⁸ Mas, ao mesmo tempo, é necessário relativizar essa abordagem. Alguns mercadores tratavam a passagem pelo Brasil apenas como transitória, acumulavam rendas e voltavam para a metrópole e lá, porventura, adquiriam títulos e viviam nobremente, ou não. Poucos de fato permaneciam na colônia e os que ficavam eram aqueles mais bem sucedidos que revertiam parte dos ganhos do comércio em atividades produtivas, títulos honoríficos, compra de bens urbanos e se inseriam nos círculos políticos e militares da colônia. Poderiam fazer isso e, conjuntamente, manter a atividade mercantil ou poderiam simplesmente se retirar do comércio e desfrutar de uma

⁷⁵⁶ Cf. Apêndice XV para os nomes dos comerciantes e cotas documentais.

⁷⁵⁷ Essa postura historiográfica, que contempla a ascensão social dos mercadores, encontra respaldo na dissertação de doutorado de PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da corte*, op. cit., p. 133. Também se encontra muito bem explorada, e mais matizada, em FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*, op. cit., capítulo 1. Para um esforço em defender a mobilidade social de quase todas as camadas da sociedade colonial, cf. FERREIRA, Roberto Guedes; SOARES, Márcio de Souza. Tensões, comportamentos e hábitos de consumo na sociedade senhorial da América portuguesa. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 3. 1720-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. Para uma crítica teórica ampla e muito enfática sobre a atual abordagem que versa sobre a mobilidade social na historiografia contemporânea, cf. REIS, José Carlos. *Teoria e história. Tempo histórico, história do pensamento histórico ocidental e pensamento brasileiro*. Rio de Janeiro: FGV, 2012, p. 69-142.

⁷⁵⁸ FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit. p. 257. Outros autores seguem mais ou menos esse caminho. Cf. FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto. Notas sobre transformações e a consolidação do sistema econômico do Atlântico luso no século XVIII. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 3. 1720-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 10, 29 e 41. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antonio Jucá de (org.). *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 234-236.

vida rentista na colônia. Assim, a ascensão social era mais fácil na colônia, mas, ao que parece, poucos estavam dispostos a ficarem nos espaços de colonização, era sempre do desejo dessas pessoas retornarem a Portugal. Entretanto, frente a essas defasagens de pessoal, os quadros mercantis necessitavam ser constantemente renovados e quem ficava incumbido disso eram, novamente, os mercadores de Portugal. É por isso que a maior parte dos mercadores na colônia eram portugueses.⁷⁵⁹ A comunidade mercantil colonial não era capaz de se renovar por conta própria, o que por si só compromete análises muito verticalizadas em torno de um suposto “capital mercantil residente”.⁷⁶⁰ No caso de Pernambuco, basta verificar a origem de três centenas de mercadores instalados ali entre 1654 a 1759: mais de 90% deles eram naturais de Portugal.⁷⁶¹

De qualquer forma, é difícil mensurar o peso que a mobilidade social teve na colônia. Para saber isso, seria necessário um levantamento quantitativo para saber quantos mercadores ascenderam, quantos “estagnaram” e quantos fracassaram, ou seja, seria imperativo saber quantos mercadores, no total, operavam no comércio colonial. Esse procedimento é impossível, já que não sobraram muitos registros que possibilitem montar tal quadro. Em decorrência disso - como é natural ao ofício do historiador quando formula grandes problemas mas não tem o material ideal para respondê-los - outras fontes são e devem ser acionadas. Uma das documentações mais utilizadas pela historiografia que estressa a ideia de mobilidade social são, recorrentemente, os inventários feitos após a morte dos sujeitos ou seus testamentos. Outro conjunto documental bem famoso para tratar dessas questões são os processos de habilitação, uma espécie de investigação, mais ou menos biográfica, que algumas pessoas se sujeitavam em troca de serem agraciadas com algum título honorífico. Mas o problema, mais uma vez, é a representatividade dessas fontes para lidar com o problema proposto.

⁷⁵⁹ Esse raciocínio é, na verdade, da autoria de Maximiliano M. Menz. Cf. o seu ainda inédito artigo sobre o mercador de Lisboa, Domingos Dias da Silva: MENZ, Maximiliano M. Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: A trajetória de um grande traficante de Lisboa. No prelo. Sobre a origem dos mercadores coloniais, ver, por exemplo, a pesquisa de Rae Flory que descobriu que 83% dos mercadores em Salvador, entre o fim do século XVII e início do século XVIII, eram portugueses. Cf. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit. p. 226. Proporção semelhante, para o fim do século XVIII, chegou LUGAR, Catherine. *The merchant community of Salvador*, op. cit, p. 55. Cf. também RUSSELL-WOOD, A. J. R. Senhores de engenho e mercadores, op. cit, p. 205.

⁷⁶⁰ Esse ponto foi discutido por Jesus Bohorquez quando estudou, em conjunto, as comunidades mercantis de Havana e Rio de Janeiro. Cf. BOHORQUEZ, J. *Globalizar el Sul. La emergencia de ciudades globales y la economía política de los imperios portugués y español: Rio de Janeiro y La Habana durante la Era de las Revoluciones*. Florença: European University Institute [tese de doutorado], 2016, p. 309-320.

⁷⁶¹ Levantamento realizado por SOUZA, George Felix Cabral de. *Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 68.

João Fragoso, num importantíssimo estudo sobre o mercado interno carioca, chegou a relativizar essa questão. Para ele, o fato de os mercadores investirem as rendas mercantis em atividades rentistas, como engenhos e prédios urbanos, poderia ser tanto um sinal de pulverização dos riscos, pois investir em bens imóveis era mais seguro do que se arriscar unicamente no comércio, e também poderia ser uma tentativa de afirmação social, na qual o mercador recuando da atividade mercantil e aumentando seu portfólio de investimentos em atividades rentistas conseguiria se aproximar do estilo de vida senhorial.⁷⁶² Essa postura do pesquisador mudou em seus trabalhos posteriores, nos quais foi pendendo mais para a abordagem rentista, tanto que em um de seus mais famosos livros, em conjunto com Manolo Florentino, o próprio título já dá a saber do que se tratará: *o arcaísmo como projeto* dos mercadores para emularem o setor senhorial. Nas palavras dos próprios autores: “muito mais do que a busca de segurança, a transformação do grande comerciante em rentista urbano e/ou senhor de homens e terras denotava a presença de um forte ideal aristocratizante [...]”⁷⁶³

A ideia do arcaísmo, ou seja, a transfiguração do mercador em um rentista urbano ou rural, também merece uma revisão. Como se viu nos capítulos 1 e 2, existiu uma grande cisão entre mercadores e produtores em Pernambuco. As questões historiográficas envolvendo produtores e comerciantes, por outro lado, tendem não tanto a ver um conflito entre os dois grupos conforme foi demonstrado, mas sim uma convergência. Considerar essa afinidade de interesses é muito relevante para qualquer um que estuda as sociedades coloniais, ou até mesmo as de Antigo Regime de modo a matizar melhor a análise. Por isso se faz necessário investigar e relativizar o mecanismo pelo qual os dois setores interagiam de forma mais harmônica. Nesse caso, algumas poucas linhas têm de ser escritas a respeito da “racionalidade”, palavra chave para se entender o comportamento dos dois grupos.

É um fato básico e geral a toda a sociedade colonial de que haviam, pelo menos, duas racionalidades, ou duas mentalidades, operando nesses contextos. Um racionalismo operando na chave “senhorial” e outro no registro “mercantil”. Entretanto, vale frisar que, a racionalidade, ao contrário do que parece, não é um conceito universal, e tão pouco se resume a racionalidade de tipo capitalista. Como destacou Peter Burke, “o que é tido

⁷⁶² FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*, op. cit, p. 355-356.

⁷⁶³ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*, op.cit, p. 231-232. Para uma crítica a essa e outras ideias dos mesmos autores, cf. SCHWARTZ, Stuart. Mentalidades e estruturas sociais no Brasil colonial: uma resenha coletiva. *Economia e Sociedade*, Campinas, (13): 129-153, dez. 1999.

como racional depende de circunstâncias locais e da cultura mais ampla”.⁷⁶⁴ Assim, a racionalidade está ligada a fatores que, justamente, emprestam qualidade à determinado tipo de racionalidade. Witold Kula já havia chamado atenção a isso quando disse que “os atos de opção econômica” sejam eles “racionais”, mais próximos das relações capitalistas de produção, sejam eles “irracionais”, mais próximos das sociedades não-capitalistas, são sempre socialmente condicionados.”⁷⁶⁵

Portanto, não existe racionalidade “em geral”. Ela é, pelo contrário, sempre específica. A racionalidade maximizadora do modo capitalista de produção, por exemplo, é uma realidade contemporânea, não podendo ser transposta para o passado sem algumas mediações, justamente “pelo fato de a lógica ‘econômica’ do interesse e do cálculo [maximizador] ser indissociável da constituição do cosmos econômico onde ela é criada,” assim, “o cálculo [maximizador], estritamente utilitarista, não pode dar conta de práticas que continuam imersas no não-econômico,” isto é, em práticas econômicas não capitalistas.⁷⁶⁶ A confusão se dá na transposição automática de uma chave de leitura contemporânea, como o racionalismo maximizador, ou a Teoria da Escolha Racional, por exemplo, para o estudo do passado, sem se dar conta de que esses instrumentos conceituais refletem uma concepção de mundo e, no limite, uma concepção de natureza. Boldizzoni explicou isso alertando para o fato de que os seres humanos estão tão imersos nos seus sistemas de valores e instituições que os tomam como sendo naturais para todas as épocas da história.⁷⁶⁷

Levando em consideração essa pequena digressão, em Pernambuco a relação entre as duas racionalidades deveria funcionar da seguinte forma. No caso dos senhores e lavradores, o que emprestava qualidade a sua racionalidade eram, no geral, títulos honoríficos, consumo conspícuo, diferenciação e poder de mando, e no específico, o sentimento de autonomia frente à coroa, algo que foi acentuado com a guerra contra os holandeses e pelo imaginário da restauração que lhe sucedeu, resultando e aprofundando o conflito contra o grupo mercantil, temas percorridos no primeiro capítulo. No caso dos

⁷⁶⁴ BURKE, Peter. *História e teoria social*. São Paulo: Editora UNESP, 2012, p. 177. Nesse mesmo sentido, existem as críticas de MARIUTTI, Eduardo Barros; NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira; NETO, Mário Danieli. Mercado interno colonial e grau de autonomia: críticas às propostas de João Luís Fragoso e Manolo Florentino. *Est. econ.*, São Paulo, 31(2):369-393, abr-jun 2001. Cf. também MARIUTTI, Eduardo Barros. *Colonialismo, imperialismo e desenvolvimento econômico europeu*. Unicamp, [tese de doutorado], 2003.

⁷⁶⁵ KULA, Witold. *Teoria econômica do sistema feudal*. Lisboa: Editorial Presença, 1962, p. 161.

⁷⁶⁶ BOURDIEU, Pierre. *As estruturas sociais da economia*. Lisboa: Instituto Piaget, 2001, p. 23.

⁷⁶⁷ BOLDIZZONI, Francesco. *The poverty of clio. Resurrecting economic history*. Princeton University Press, 2011, p. 23.

mercadores, o que emprestava qualidade a sua racionalidade foi algo próximo da racionalidade maximizadora de tipo capitalista que temos hoje, algo natural, de vez que a própria função dos mercadores era a de manejar mercadorias e créditos de modo a conseguir certa margem de lucro no final das operações.

Mas uma importante observação deve ser feita em relação aos mercadores. De fato, apesar de operarem com essa mentalidade de tipo capitalista no curto e médio prazo, os mercadores poderiam acabar, no longo prazo, ou no final de suas vidas, a reverter os ganhos do comércio em posição de prestígio social de tipo senhorial e, no fim, adotavam a racionalidade senhorial, que era a mais forte na época. Contudo, o impulso mercantil para se tornar senhorial permaneceu latente, não se efetivando no curto e no médio prazo, já que a própria condição de acesso à classe senhorial pressupunha, no caso dos mercadores, a prática de atividades mercantis que lhes possibilitavam formar conluio com o grupo senhorial, e por fim, sendo assimilado por ele. Entretanto, esse não era um processo calmo e sem contradições. Mesmo antes da assimilação do mercador ao mundo senhorial, quando o agente operava como mercador *ad hoc*, a sua atividade podia e era travada pelas forças sociais senhoriais.⁷⁶⁸

O que se quer dizer com tudo isso é que o modelo teórico que trata das relações senhoriais, de modo a encontrar aí uma mentalidade específica e historicamente determinada – como aquela do *arcaísmo como projeto* ou a do *Antigo Regime nos trópicos* – é válido para determinados setores, os rurais e nobres, propriamente. Contudo, argumenta-se aqui, não é muito bem adequado para tratar do mundo mercantil em si, isto é, na atividade do dia a dia do mercador, no curto e no médio prazo, antes de ele, porventura, no longo prazo, tornar-se um agente senhorial. Assim, não é nenhum anacronismo tratar esses mercadores como capitalistas, ou seja, sujeitos que operavam numa chave mental que se esforçava, simplesmente, em capitalizar capitais.

Mas como bem postulou Kula, “em toda a atividade social concreta coexistem elementos tradicionais [não-capitalistas] e racionais [capitalistas].”⁷⁶⁹ A questão, portanto, pode ser resumida identificando qual racionalidade centralizava os caminhos dos diversos grupos sociais. No caso colonial, é de se admitir, a racionalidade senhorial

⁷⁶⁸ “É até compreensível a aversão ou mesmo despeito dos senhores rurais em relação aos comerciantes. Primeiro porque pouco informados dos problemas da conjuntura internacional da época e ligados à realidade imediatista dos mesmos, atribuíam suas desgraças aos comerciantes que lhes emprestavam dinheiro a juros extorsivos [...]” Cf. ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos*, op. cit., p. 136-137.

⁷⁶⁹ KULA, Witold. *Teoria econômica*. Op. cit., p. 159.

era o modelo a ser seguido. Era muito mais recorrente os mercadores se aproximarem do modo de vida senhorial do que o contrário.⁷⁷⁰ Mas conforme já dito, esse foi um processo mais amigável na Bahia e mais problemático em Pernambuco. Além disso, não se sabe a proporção de agentes que alçaram tal posição. Certamente, alguns permaneceram na lide mercantil durante toda sua vida.

A esterilização do capital acumulado no comércio revertido em atividades típicas do senhorialismo é uma questão que há muito vem sendo discutida na historiografia. Fernand Braudel cunhou esse fenômeno como “traição da burguesia” e Peter Kriedte o chamou de “refeudalização do capital mercantil.” Tanto Braudel quanto Kriedte enfatizaram o “cálculo econômico senhorial” dos mercadores como ações vindas, indiretamente, se não diretamente, dos próprios mercadores. Para o mundo português, Vitorino Magalhães Godinho também salientou essa direção social arcaizante por parte dos mercadores em Portugal, modelo que, por sua vez, foi adotado por João Fragoso e Manolo Florentino para interpretar a direção dos investimentos da classe mercantil colonial, principalmente a da comunidade carioca. Uma interpretação diferente das mencionadas se encontra nas discussões de Raimundo Faoro, para o qual não houve “traição da burguesia” e nem os mercadores eram arcaicos em Portugal. O que acontecia era que “a burguesia comercial, dependente do rei, continuou presa aos vínculos tradicionais, subjugada ao papel de órgão delegado do supremo mercador, o rei em pessoa.” Então, “não foi a burguesia que renegou sua posição: ela apenas se acomodou ao estado-maior dirigente” e foi isso que “impediu-lhe a autônoma emancipação [...]” Ou seja, a arcaização, se houve, partiu do estamento português e não dos mercadores. De

⁷⁷⁰ Segundo FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil*. São Paulo: Globo, 2005, p. 43-44, “no horizonte cultural engendrado e universalizado pelo sistema colonial, iniciativas econômicas arrojadas, de teor capitalista mais puro, suscitavam desconfiança, temor e desaprovação.” Ainda de acordo com o mesmo autor, em outro livro, *Circuito fechado*. São Paulo: Globo, 2010, p. 70-71, “os que não são nem escravos nem libertos adotam, de uma forma ou de outra, a ótica senhorial.” Segundo SCHWARTZ, S. *Segredos internos, op. cit.*, p. 224, “os senhores de engenho ditaram os padrões sociais na colônia e foram os que mais se aproximaram dos modelos vigentes na metrópole.” E de acordo com ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos, op. cit.*, p. 17, “para os povos ibéricos era mais dignificante a ociosidade remunerada que o trabalho manual. A verdadeira nobreza vivia de rendas. Tanto melhor, quanto menos voltada a grandes inovações e riscos. No Brasil essa nobreza estará vinculada ao açúcar. É a ‘açucarocracia’, como bem definiu Evaldo Cabral de Mello.” As populações pobres e livres também eram atraídas pelo modo de vida senhorial. Para isso Cf. SILVA, Kalina Vanderlei Paiva da. *Nas solidões vastas e assustadoras: os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco, séculos XVII e XVIII*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, [tese de doutorado], 2003. Talvez o único a tratar o senhor de engenho como um “empresário” seja FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia Editora nacional, 2000, p. 52-56.

forma geral, todas essas hipóteses chamam atenção para a fragilidade do setor mercantil frente à outras instâncias, sejam elas sociais ou políticas.⁷⁷¹

Contudo, Jorge Pedreira encontrou uma brecha, dentro da própria atividade mercantil, para interpretar esse caráter senhorial dos investimentos. Segundo ele, amortizar capital em bens de raiz se encaixava perfeitamente na órbita de investimentos, e ao mesmo tempo, na mentalidade dos negociantes, pois era uma forma, como outras, de dispersar riscos. Portanto, investir em terras, por exemplo, longe de ser somente uma atitude senhorial, era também compatível com atividade mercantil.⁷⁷² Na verdade, pode-se afirmar que diversificação, “trabalho duro”, risco e um estilo de vida rentista (ou arcaico) andavam juntos.

Muito próximo à ideia de arcaísmo está a assunção de que os privilégios (de pessoas e grupos) distorciam qualquer tentativa de enxergar as economias de Antigo Regime como economias de mercado. Antes, elas seriam marcadas por favoritismos que poriam em cheque o próprio funcionamento dos mecanismos de concorrência. Procedendo assim, abandonou-se com muita rapidez a tentativa de abordar as atitudes dos agentes mercantis nos seus próprios termos, isto é, foi descartada com muita facilidade a compreensão dos mecanismos econômicos próprios da atividade dos mercadores dentro dos quadros operacionais desse setor. Ao contrário, a postura do paradigma do Antigo Regime nos trópicos, nomeadamente, encarou algumas questões envolvendo o mundo

⁷⁷¹ BRAUDEL, Fernand. *El mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II. Tomo segundo*. México, D. F: Fondo de Cultura Económica, 1976, p. 99. KRIEDTE, Peter. *Camponeses, senhores e mercadores. A Europa e a economia mundial (1500-1800)*. Lisboa: Teorema, 19-?, p. 21. GODINHO, Vitorino Magalhães. *Estrutura da antiga sociedade portuguesa*. Lisboa: Arcádia, 1975, p. 104. FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto, op. cit.*, p. 231. FAORO, Raimundo. *Os donos do poder. Formação do patronato político brasileiro*. São Paulo: Globo, 2001, p. 78.

⁷⁷² PEDREIRA, Jorge. Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822). *Análise Social*, Vol. XXXI (136-137), 1996, (2.º-3.º), p.372-373 e 377-378. Semelhantemente, de acordo com Gordon Jackson, apesar da alta liquidez de alguns agentes também corria em paralelo o risco da alta vulnerabilidade. Por isso eles investiam algum capital em actividades mais seguras. Ao contrário de um industrialista, o mercador não precisava tanto de capital fixo. Os seus bens eram os seus contatos e os seus créditos (para emprestar ou tomar emprestado). Investir em terras não era um fim para o mercador. Na verdade, era um meio de preservar o comércio. Cf. JACKSON, Gordon. *Hull in the Eighteenth century, op. cit.*, p. 110-115. Além disso, como Rae Flory admitiu para o caso baiano de princípios do século XVIII, nem todo o mercador que adquiria um engenho ficava com ele para sempre. O investimento na atividade produtiva poderia ser algo passageiro para os mercadores. Cf. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period, op. cit.*, p. 109. E o investimento em terras por parte de um mercador não era um caminho universal que todos seguiam. John G. Clark descobriu que os mercadores de La Rochele, na França do século XVIII, faziam de tudo para não investirem em bens imóveis, se esforçando para (re)canalizarem os capitais mercantis exclusivamente para o comércio. Isso fazia com que a comunidade mercantil nessa região não abandonasse o trato mercantil. Cf. CLARK, John G. *La Rochelle and the Atlantic economy during the eighteenth century*. Baltimore e Londres: The Johns Hopkins University Press, 1981, p. 43, 51 e 83.

mercantil como sendo maiormente pautadas por questões políticas. Por vezes, parece haver uma mistura entre o mundo político - dos agentes da governança, das elites e dos grandes homens de negócio que tinham projeções em outras esferas sociais - com o mundo mercantil – que se compunha de uma multidão de operadores, sejam de pequenos, médios e de grandes comerciantes - que, às vezes, não gozavam dos privilégios típicos de algumas das grandes trajetórias pessoais do período.

Uma ferramenta tomada emprestada do campo da cultura política e muito utilizada na recente historiografia sobre o passado colonial é a de redes clientelares. Ajudando a entender, como o próprio nome já diz, as relações clientelares, as quais são aquelas que se “baseavam em critérios de amizade, parentesco, fidelidade, honra, serviço.” As redes, então, poderiam ser “uma cadeia infinita de atos benéficiais, que constituíam as principais fontes de estruturação das relações políticas”. Dito de forma resumida e simples, quanto mais clientes, ou seja, quanto mais benesses, mercês, favores e privilégios um indivíduo fornecesse, mais “prestígio político” essa pessoa teria.⁷⁷³ É, sem dúvida, uma ferramenta fundamental para se entender os jogos políticos e as relações de poder. Tanto que o grupo no qual essa ferramenta foi originalmente empregada incidia maiormente nos setores da governança. Entretanto, quando se aplica a ferramenta de redes clientelares para o mundo das trocas econômicas, pode-se cair no equívoco de encarar todas as relações típicas do enquadramento mercantil como relações de favores e mercês, e assim deixando de lado traços essencialmente econômicos da operacionalidade dos mercadores, como se procurou demonstrar nesse capítulo.

Por exemplo, é compreensível aproximar a prática de alguns agentes mercantis em favorecer seus correspondentes mais próximos como uma forma de reforçar ou angariar mais redes clientelares, tão ao gosto de sociedades de Antigo Regime onde, de fato, o poder político tinha um papel muito importante.⁷⁷⁴ No entanto, os esforços em ajudar parceiros comerciais em seus objetivos de ganharem postos de prestígio nas instâncias de poder, pode muito bem significar somente uma tática mercantil para estreitar os laços de confiança entre os agentes, desincentivando atitudes comercialmente desonestas em troca de favores políticos. Da mesma forma, estabelecer trocas comerciais com parentes poderia ser uma forma não só de patriarcalismo, mas também de estabelecer

⁷⁷³ XAVIER, Ângela Barreto; HESPANHA, António Manuel. As redes clientelares. In: MATTOSO, José. História de Portugal. O Antigo Regime, vol. 4. (1620-1807). Lisboa: Editorial Estampa, 1992, p. 339-340: “usualmente, o benefício não possuía uma dimensão meramente económica.”

⁷⁷⁴ FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*, op. cit, p. 51-52.

negócios com pessoas de confiança o que diminuiria o risco de deturpação do capital do mandatário.⁷⁷⁵ Todos esses pontos tem uma raiz em comum que pode ser resumida da seguinte forma: qual é o móbil das relações entre esses indivíduos? Eles se ajudavam economicamente para aumentar seu poder político e de prestígio? Ou eles se solidarizavam socialmente para solidificarem, garantirem e expandirem as rendas econômicas? Talvez uma alternativa para lidar com esse impasse, ou pelo menos, para deixá-lo menos enrijecido, seja considerar a existência de diferentes redes nas quais os indivíduos estejam inseridos. Algumas redes podem mostrar interações mais estreitas entre os agentes, o que induz crer a existência de clientelismos e favores, laços de parentesco e fortes relações de amizade. Outras podem não ter nada disso, configurando-se redes “estritamente” mercantis. As primeiras, tomando como inspiração os modelos desenvolvidos por Mark Granovetter, são redes de laços fortes, as segundas são redes de laços fracos. Contudo, a performance de uma rede de laços fortes - mais fechada e centralizada -, depende para se manter e se atualizar, das redes de laços fracos – mais dispersas e capilarizadas.⁷⁷⁶ Então, de certa forma, as duas abordagens podem ser manejadas conjuntamente.

Assim, se torna indispensável ter no horizonte essas duas motivações, uma encerrada no campo político e outra mais restrita ao campo econômico. As duas entradas são relevantes, podem se misturar e são hipóteses possíveis para qualquer pesquisa interessada no tema. Contudo, excluir uma e elevar a outra como móbil explicativo único da questão é, acredita-se, inadequado. É nesse sentido que se compartilha da opinião de Nuno Madureira. Segundo ele, a transição do século XVIII ao XIX, marca um misto de políticas de privilégios que bloqueiam a concorrência mas que, ao mesmo tempo, se “combinam” com “os princípios de livre troca de bens e serviços”.⁷⁷⁷

⁷⁷⁵ A própria Júnia Furtado leva em conta essa alternativa, mas não a acentua da mesma forma que fez para o fator político. Ibidem, p. 54.

⁷⁷⁶ GRANOVETTER, Mark. “The Strength of Weak Ties.” *American Journal of Sociology*, vol. 78, no. 6, 1973, p. 1373 e 1376. Cf. também ANTUNES, Cátia. A história da análise de redes e a análise de redes em história. *História. Revista da FLUP Porto*, IV Série, vol. 2. 2012, p. 15.

⁷⁷⁷ MADUREIRA, Nuno Luís. *Mercado e privilégios. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834*. Lisboa Editorial Estampa, 1997, p. 9. O debate sobre a transição para a sociedade de mercado é amplo, mas vale deixar registrado um dos trabalhos mais importantes sobre o tema: POLANYI, Karl. *A grande transformação. As origens da nossa época*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000. Para Polanyi a transição para uma sociedade de mercado só se daria no século XVIII. Essa baliza encontrou severa oposição de BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Os jogos das trocas*. São Paulo: Martins fontes, 2009, p. 192-197. Alain Caillé revistou esse debate: CAILLÉ, Alain. A dominância do mercado. In: LACOSTE, Yves (coord.) *Ler Braudel*. Campinas: Papirus, 1989, p. 97-135. Cf. também WOOD, Ellen Meiksins. *A origem do capitalismo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

Essas são questões que estão longe de serem encerradas. O oportuno, é absorver um pouco da contribuição de cada hipótese para entender o caso de Pernambuco. Contudo, como demonstrado aqui, a sociabilidade dos grupos era muito frágil nessa região, mas mesmo assim, isso não impede de conjecturar que o horizonte mental que impulsionava os agentes mercantis era o *se tornar* senhor, pelo menos no longo prazo. No médio e no curto prazo os mercadores deveriam ser simplesmente mercadores e, na melhor das hipóteses, mercadores-plantadores. Além do mais, o fato de a comunidade mercantil não se perpetuar na colônia, dependendo sempre dos imigrantes portugueses para se renovar e o fato de poucos mercadores residentes atingirem projeções de relevo, como a de um senhor de engenho, sustentam mais ainda o caráter transitório dos agentes mercantis na colônia.

A posição metropolitana, por sua vez, aparecia transitando entre a racionalidade senhorial e a racionalidade mercantil. Muitos dos quadros do aparato estatal da coroa derivavam das fileiras nobres do reino. Entretanto, a coroa teria uma atitude exclusivamente próxima da do senhorialismo se não fosse por um componente de peso: as suas rendas dependiam em grande parte dos impostos sobre o comércio, e para garanti-las era imperativo certo apoio ao grupo mercantil. Isso fez a atitude metropolitana transitar de um lado para o outro, ao sabor das circunstâncias, ora favorecendo senhores, ora favorecendo mercadores.⁷⁷⁸ É, em certa medida, essa atitude paradoxal que permitiu a manutenção da colonização portuguesa nos trópicos por tanto tempo.

Assim, os últimos 27 anos que precederam a abertura dos portos em 1808, configuraram-se como anos de crescimento econômico. O capítulo 4 demonstrou isso em termos macro econômicos e o capítulo 5 tentou adentrar ao mundo mercantil dos agentes observando o modo pelo qual eles faziam negócios. Descobriram-se, ao menos, três

⁷⁷⁸ Essa astúcia política da metrópole se verifica em outros setores da sociedade. No aspecto jurisdicional e administrativo, “enquanto o rei recriminava o governador de Pernambuco por impor um tributo (a finta) aos senhores de engenhos para a reconstrução da Sé de Olinda, dando como argumento serem ‘muito pobres’, não permitia que nenhum deles deixasse de pagar os donativos para o sustento de tropas que se encarregavam da segurança da capitania.” Cf. ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos*, op. cit. p. 35.

formas de agenciamento: contratos com mercadores residentes, com sócios e com agentes itinerantes. Constatações que, talvez, não sejam novidades, mas que procuraram contribuir com a historiografia realçando para os seguintes aspectos até agora desconhecidos ou pouco valorizados: 1) os produtores estavam relativamente ausentes dos circuitos mercantis, isso favorecia a presença de mercadores que faziam a intermediação entre o mercado colonial e o mercador metropolitano, 2) os comissários residentes em Pernambuco, apesar de fazerem negociações por sua conta e risco, ainda dependiam dos créditos e das comissões dos mercadores de Lisboa, 3) as sociedades mercantis reforçam a grande presença dos capitais metropolitanos sendo investidos em Pernambuco, 4) os contratos selados entre mercadores do reino com os comissários volantes (que ficaram registrados nas letras de risco) emergem como uma forma de negociação ainda muito recorrente; e apesar de provavelmente envolverem pequenos valores, elas eram realizadas por uma grande quantidade de indivíduos e 5) essas formas de agenciamento entravam em atrito maiormente por causa dos agentes itinerantes que conseguiam condições mercantis que, às vezes, ameaçavam as outras formas de fazer comércio.

Essas incursões nas formas de agenciamento e a constatação da grande mobilidade geográfica dos agentes levou necessariamente a reapreciar algumas assertivas da historiografia. O fato de a comunidade mercantil não fixar residência na colônia de forma permanente, e de sempre ser renovada por indivíduos do reino, coloca em dúvida a validade de ideias como um “capital mercantil residente”. Também põe em questão a leitura estritamente rentista que se fez em torno das comunidades mercantis na colônia. O “arcaísmo” de alguns poucos indivíduos – daqueles poucos mercadores que de fato fixaram residência na metrópole por meio da conquista do status de senhores de engenho - talvez esteja sendo universalizado numa medida muito exagerada.

Portanto, o que caracterizava mais esse mundo mercantil era a transitoriedade dos agentes. O Brasil era tratado com um espaço transitório, uma região relativamente fácil para levantar capitais e, posteriormente, prosseguir na vida mercantil na metrópole, ou mesmo para perseguir uma vida rentista no reino.

Capítulo 6. O transporte de mercadorias entre Pernambuco e Portugal

Foi bem apropriada a reclamação de Walter Minchinton de que a historiografia pouco se dedicava a temas como embarcação, propriedade naval e operacionalidade do negócio do transporte.⁷⁷⁹ Muito embora para o cenário do Atlântico Norte isso venha sendo mudado, para o mundo do Atlântico luso são, por outro lado, entradas de pesquisa ainda a serem desbravadas. Assim, o presente capítulo pretende, primeiro, expor o “estado da questão” que envolve o transporte ultramarino na época moderna, principalmente abordando os principais pontos tratados pela historiografia dedicada aos custos de distribuição, ou aos custos de transação, e também daquela dedicada, à falta de melhor designação, às questões dos custos de produção. Na segunda parte, traçam-se as linhas gerais do transporte ultramarino português, com ênfase na capitania de Pernambuco, discorrendo sobre a regulação e tempo de pagamento dos fretes. Por fim, analisa-se a operacionalidade e os agentes dedicados aos serviços de transporte na rota de Pernambuco com Portugal tendo em conta as questões e as ferramentas conceituais da historiografia especializada no tema.

6.1. Custos de transação e custos de produção

Não deve surpreender que o transporte ultramarino da época moderna chamou atenção da historiografia internacional, principalmente da anglo-saxã. Isso tem a ver com duas razões que estão interligadas. Primeiro, a importância ou não da navegação transatlântica para a revolução industrial e segundo, a redução dos custos de transporte como um fator primordial para o barateamento das mercadorias (tanto das matérias-primas como dos produtos acabados) e para a consequente expansão dos mercados. Essas questões tiveram um tratamento pioneiro e original com os trabalhos de Ralph Davis, nas décadas de 1950 e 1960, e por isso é necessário iniciar por seus escritos para depois observar como a historiografia avançou nas mesmas problemáticas.

Davis assume como ponto de partida de que houve crescimento da indústria naval britânica, entre os séculos XVII e XVIII e tenta auferir, a partir dessa assunção, se o

⁷⁷⁹ MINCHINTON, Walter. “Corporate ship operation from late sixteenth to late eighteenth century.” *International journal of maritime history*, vol. II, n. 1, 1990, p. 117.

crescimento teve relação com as causas da Revolução Industrial na Inglaterra.⁷⁸⁰ A ligação entre crescimento industrial e performance naval, adianta ele, não é encontrada. Mas no processo de pesquisa ele descobre especificidades e operacionalidades muito importantes dos serviços de transporte às quais exigiram explicações de fundo político e militar. No geral, o transporte britânico cresceu devido a um misto de protecionismos, guerras e emulação de tecnologia. São esses os assuntos mais abordados por Davis. Cumpre, então, seguir os argumentos do autor.

Com a guerra entre os Países Baixos e a Espanha, principalmente entre 1566 e 1585, o fluxo comercial que a Inglaterra tinha com Amsterdã diminuiu sensivelmente, o que fez a marinha mercante britânica procurar novas rotas (principalmente no Mediterrâneo e no Sul da Europa) e mais distantes e que, por isso, fizeram desenvolver a sua indústria naval, com a particularidade de que algumas rotas mais distantes exigiam embarcações maiores. Até aquele momento, antes da Guerra Civil (1642-1649), os comércios que mais impulsionaram a indústria naval na Inglaterra foram a pesca e o transporte de carvão.⁷⁸¹

O relativo fechamento de Amsterdã, devido a guerra, abriu oportunidades para os mercadores ingleses e, por extensão, para o transporte. Por conseguinte, a indústria naval britânica foi crescendo, naturalmente com algumas balizas pelo caminho – entre elas a própria guerra civil –, e logo foi se conformando uma competição entre a marinha mercante britânica e holandesa, sobretudo da segunda metade do século XVII em diante. A Inglaterra resolveu essa competição por meio do protecionismo e da guerra. Proibiu, com algumas leis de navegação, a infiltração de estrangeiros no seu comércio e começou a capturar vasos holandeses. Esse segundo fato teve repercussões de longo prazo.

Até aquele momento a indústria naval britânica se acostumou a fazer embarcações preparadas para conflitos no mar, as quais eram marcadas pelo seu grande tamanho e abrigando um número bem elevado de tripulantes e armamentos. Eram navios de defesa, por assim dizer. Essas embarcações eram boas para algumas rotas mas ruins para outras. A Holanda, por sua vez, tinha um leque maior de modelos de embarcações, entre eles o *fluit* ou *flyboat*, cujo segredo de seus baixos custos de transporte residia na pouca tripulação que levava nas viagens e pelos poucos armamentos que carregava. Os ingleses

⁷⁸⁰ DAVIS, Ralph. *The rise of English shipping industry in the seventeenth and eighteenth centuries*. David & Charles: Newton Abbot, 1962, p. VII.

⁷⁸¹ Ibidem, p. 5 e 7.

seguiram o exemplo dos holandeses. Fizeram isso no século XVII apresando suas embarcações e no século XVIII construindo seus próprios vasos inspirados nesse modelo. Conseguiram assim “eficiência operacional” como Davis denominou. Outro momento de eficiência, foi com o emprego maior do *brigue* em meados do século XVIII, embarcação originalmente utilizada na navegação costeira, era característico também por operar com baixas tripulações.⁷⁸²

No final do século XVII, com o aumento dos mercados e a necessidade de acessar regiões que fornecessem matérias-primas, como madeiras e carvão – que eram mercadorias baratas mas que tinham custos de transporte (fretes) que excediam os seus valores comerciais (preços de mercado) - fizeram a indústria naval despontar, a ponto de crescer mais rápida que o próprio comércio em si. O desabrochar do ramo transportador não se deu, por exemplo, com o transporte de mercadorias valiosas, como os têxteis. Os panos eram de alto valor, mas o seu frete era pequeno, justamente por ser mercadoria leve. Davis cita um documento que diz que os mestres carregavam mercadorias na Inglaterra livre de fretes, pois contavam com ganhos de fretes na torna viagem, onde carregariam mercadoria pesadas (*bulk commodity*). Essa, entretanto, era uma prática que aumentava os preços dos fretes da torna viagem. Nisso o transporte inglês diferia do transporte holandês. Os serviços de transporte holandês, tiravam grandes benefícios tanto na ida como na volta das viagens, de vez que, em ambas, transportavam mercadorias de peso.⁷⁸³ Isso tem muito a ver com a oferta de produtos das regiões. A Inglaterra exportava manufaturados e importava matérias-primas. E foi justamente dessa necessidade de trazer matérias-primas (pesadas) que a indústria naval da Inglaterra cresceu.

Dadas as linhas gerais do transporte naval na Inglaterra, quais eram as implicações para os agentes que se dedicavam a esse ramo? Primeiro é necessário adentrar minimamente no cálculo que esses operadores realizavam quando iam realizar as viagens. Para Davis, o que determinava os custos de transporte era, basicamente, o volume do que estava sendo carregado e a distância percorrida. Também existiam outros fatores essencialmente ligados a sub-utilização das embarcações, como as irregularidades das demandas, o carregamento incompleto dos navios e os atrasos em portos, que entravam nos custos de transporte. Mas, de modo geral, os custos do transporte podem ser

⁷⁸² Ibidem, p. 12-13, 46-49, 58 e 77. Brigue era uma abreviação de bergantim.

⁷⁸³ DAVIS, Ralph. “Merchant shipping in the economy of the late seventeenth century”. *Economic History Review*, Vol.9, n.3, 1956, p. 59 a 62.

resumidos assim: quanto maior as demoras em porto, ou durante as viagens, as taxas de frete tendiam a aumentar.⁷⁸⁴

Para ilustrar isso, Davis acessou cerca de sessenta livros de contas de embarcações. Esses livros sobreviveram porque mestres e proprietários entravam em contentas judiciais que exigiam comprovantes. Os prejuízos de algumas viagens se deviam a demora das mesmas, mas também contribuía para isso a pouca carga em decorrência de fretes altos e a altos custos de reparos. Olhando esses livros, Davis concluiu que os ganhos com o transporte eram pequenos.⁷⁸⁵ Empregando um cálculo bem sofisticado, porque utilizando mais variáveis, como depreciação e seguros, Ralph Davis chega à conclusão de que os ganhos do setor do transporte rondavam a casa dos 20% por volta de 1700.⁷⁸⁶

A propriedade de uma embarcação deveria ter seus atrativos, pois de outra forma os agentes não se dedicariam a esse ramo. Davis divide os proprietários de embarcações em três grupos. 1. Os mercadores que tinham partes em embarcações e que carregavam suas mercadorias nelas. 2. Aqueles que tinham partes em navios meramente para tirar um ganho no final das viagens e que se eximiam de pagar alguns custos. Consequentemente esses proprietários tirariam ganhos pequenos comparados com aqueles proprietários que se responsabilizavam pelo pagamento dos gastos. 3. Os proprietários que também eram capitães. Aqueles que eram proprietários sozinhos de embarcações deveriam acionar com mais frequência os serviços de seguros. As expectativas de ganhos eram normalmente altas, mas igualmente poderiam ser frustradas por ocorrências climáticas e atrasos. A flutuação das taxas de fretes poderiam tanto dar altos lucros como também significantes perdas.⁷⁸⁷

Não existia uma divisão do trabalho muito clara até a Revolução Industrial que discriminava nitidamente a propriedade de embarcações como uma atividade separada do comércio. A divisão do trabalho acontecia mais na indústria do que no comércio durante o século XVIII. Os proprietários de embarcações eram na sua maioria comerciantes. E comerciantes poderiam, em algum ponto de suas atividades, tomar parte numa

⁷⁸⁴ Ibidem, p. 60 e 68.

⁷⁸⁵ DAVIS, Ralph. "Earnings of capital in the English shipping industry, 1670-1730." *The journal of economic history*. Vol. XVII, n. 3. 1957, p. 418-422.

⁷⁸⁶ Ibidem, p. 415 e 422.

⁷⁸⁷ Ibidem, p. 423-425.

embarcação. Uma separação mais nítida entre comerciante e proprietário de navios veio ocorrer só no século XIX. Mas Davis assume que existia uma diferença entre os ganhos na propriedade do navio dos ganhos na atividade do comércio. Na primeira, a atividade transportadora se assentava sobre várias divisões de propriedade do navio, onde uma ou duas pessoas – e até mesmo os capitães – administravam a empreitada. Não existia, como no comércio, uma gerência direta sobre as operações por parte dos proprietários.⁷⁸⁸

Perto do começo do século XVIII, a propriedade de embarcações relativamente grandes, poderiam chegar ao número de 17 a 21 proprietários. A divisão em várias partes da propriedade do navio, era uma forma de pulverizar os riscos. Outra forma era o seguro. Mas algumas seguradoras poderiam não querer segurar o navio em certas épocas do ano e, principalmente, para algumas rotas mais perigosas. A divisão da propriedade, portanto, era a forma mais utilizada para dispersar o risco.⁷⁸⁹

Aquele proprietário que não fazia nada na empreitada marítima, achava aí uma boa oportunidade de rentabilização, relativamente fácil e estável. Esse era um “investimento passivo” segundo Davis. Aliás, a divisão da propriedade naval estava mais ligada ao navio do que ao grupo dos transportadores. Os navios eram, por lei, divididos em partes, e os mercadores comprovam ou vendiam os quinhões.⁷⁹⁰ O fracionamento das propriedades de navios na Inglaterra do século XVIII, segundo Rupert C. Jarvis, podia variar de partes de 1/8, 1/16 e 1/32.⁷⁹¹

Para um comerciante, ter parte numa embarcação era muito bom principalmente porque ele poderia aumentar, satisfazer e utilizar suas conexões. Ao ter parte em uma embarcação o comerciante abria aos seus companheiros mercadores a oportunidade de ter um conhecido que estaria mais ligado na administração dos vasos e que teria um cuidado especial no transporte das cargas. Num mercado de fretes onde as taxas oscilavam ao sabor do mercado, o mercador que se aventurasse na propriedade de uma embarcação não a adquiria para transportar unicamente suas próprias mercadorias, mas sim às de outros. Isso advém do simples fato de que como comerciante, o mercador vai querer sempre preços baixos de fretes. E como transportador – e que leva em consideração

⁷⁸⁸ DAVIS, Ralph. *The rise of English shipping industry*, op. cit, p. 81, 82 e 89.

⁷⁸⁹ Ibidem, p. 83, 87 e 88.

⁷⁹⁰ Ibidem, p. 102 e 103.

⁷⁹¹ JARVIS, Rupert C. “fractional share holding in British Merchant ships with special reference to the 64th”. *The mariner’s mirror*, vol. 45. N. 4. 1959, p. 309.

os ganhos que os outros proprietários esperam e querem tirar do negócio do transporte - o comerciante vai querer sempre preços altos de fretes.⁷⁹²

Existem outros pontos importantes na abordagem da Ralph Davis que seriam cabíveis de serem colocados aqui, mas essa breve descrição de seus principais argumentos já é suficiente para observar como a historiografia seguiu e desdobrou novos e relevantes problemas a partir de seus escritos. Douglass North, por exemplo, no início de suas atividades acadêmicas quando ainda não havia desenvolvido suas teorias sobre instituições, explorou brevemente questões sobre o transporte ultramarino. North, na ocasião, estava preocupado em responder como o declínio das taxas de fretes afetava o desenvolvimento econômico. Na verdade, ele estava de olho no século XIX, quando se observa, claramente, que a queda das taxas de frete possibilitou baratear os alimentos e assim fizeram aumentar os salários reais. Também, a queda dos fretes fez diminuir os custos de importação das matérias-primas industriais. Restava saber se isso ocorreu no século XVIII.

Assim como Davis, North assume que não existia uma ligação direta entre valores comerciais das mercadorias e os seus fretes. A demanda por mercadorias de valor poderia não gerar impacto para o setor do transporte. Por outro lado, mercadorias de massa, poderiam gerar alterações nas demandas por serviços de transporte. O que foi determinante para as taxas de fretes eram, primeiro, a massa das mercadorias transportadas e a distância percorrida e, segundo, o “monopólio, leis de navegação, a relação entre as cargas de ida e volta”. North, entretanto, dá ênfase a um fator que será muito explorado pela historiografia daí em diante: um dos fenômenos que mais contribuíram para aumentar as taxas de fretes eram as guerras. Para isso, ele demonstra que as taxas de fretes, na Inglaterra, subiram bastante entre 1793 e 1815 devido às guerras napoleônicas.⁷⁹³

North ainda diz que uma característica geral do comércio nessa época era que as mercadorias importadas pela Inglaterra e Europa eram as que tinham maiores ganhos de fretes, enquanto que os fretes das exportações mal davam para cobrir os custos de operação das viagens. As importações de madeiras para a Inglaterra foram sempre as mais importantes para esse país e eram as que contribuíam com os maiores ganhos de fretes

⁷⁹² DAVIS, Ralph. *The rise of English shipping industry*, op. cit, p. 90, 98 e 99.

⁷⁹³ NORTH, Douglass. “Ocean freight rates and economic development, 1750-1913” *Journal of economic history*, 18. N. 4. 1958, p. 538, 541 e 542.

aos transportadores. Com elas, a Inglaterra conseguiu fornecimentos de matérias-primas para a construção naval.⁷⁹⁴

Gary Walton, no clima da *new economic history*, toma o transporte ultramarino da América do Norte como caso para aplicar alguns modelos econométricos. North já havia feito um pouco disso no ensaio acima comentado, mas Walton leva a discussão para um nível, digamos, mais “calculista”. De toda a forma, ele enfatiza muito do que já vinha sendo dito antes, inclusive por North, no qual se inspirou, provando algumas assertivas por meio de várias equações. A sua conclusão central é que houve crescimento econômico da navegação mercantil colonial e ela se deveu a diminuição dos custos individuais das viagens. E isso se deu, maiormente, pela redução do número de tripulantes e pela redução dos armamentos. Por sua vez, essas reduções tomaram lugar por causa da crescente segurança nos mares. Já a redução do tempo em porto das embarcações aconteceu por causa do “crescimento da economia de mercado” e também por causa dos “melhoramentos na organização do mercado”. Não foram novas técnicas de carregamento que fizeram a espera das embarcações nos portos mais breves, mas sim os “melhoramentos em adquirir carga”, ligadas ao aperfeiçoamento das transações comerciais.⁷⁹⁵

Assim, os ganhos nesse setor provieram dos melhoramentos na organização econômica do transporte e da redução das incertezas, as quais diziam respeito aos piratas, corsários e outros perigos semelhantes. Cortados esses perigos, grandes tripulações seriam desnecessárias, e os gastos com marinhagem foram diminuindo. Não foram, por outro lado, as mudanças tecnológicas que garantiram o melhoramento do setor. Elas provavelmente tiveram um impacto muito menor.⁷⁹⁶ Essa é uma conclusão que foge das assertivas iniciais de Ralph Davis, para o qual a tecnologia holandesa foi fundamental para otimizar a navegação britânica.

Um ano depois de Walton ter divulgado o seu trabalho, North lança outro artigo endossando as conclusões do colega, concluindo também que a “eficiência” na navegação oceânica se deu pela redução do número de tripulantes. E isso o permitiu retomar as discussões acerca do *fluit* holandês. O *fluit* holandês, criado no começo do século XVII,

⁷⁹⁴ Ibidem, p. 539.

⁷⁹⁵ WALTON, Gary. “Sources of productivity change in American colonial shipping, 1675-1775”. *Economic History Review*. Vol.20, n.1, 1967, p. 77-78.

⁷⁹⁶ Ibidem, p. 67.

foi de fato uma criação naval fabulosa, já que mesmo embarcações fabricadas no século XIX ainda não conseguiam ultrapassar a sua eficiência. Era uma embarcação barata, leve, de grande capacidade volumétrica - já que carregava de 500 a 600 toneladas - rápida, não exigia grandes tripulações e não era projetada para carregar armamentos. Mas os holandeses só conseguiram colocar em prática esse projeto porque transportavam cargas pesadas e navegavam no Báltico, região onde a pirataria havia sido eliminada.⁷⁹⁷ O ambiente favoreceu o emprego do *fluit* e não o contrário.

Walton aprofunda a questão dos perigos de mar dizendo que no caso do comércio britânico com as suas colônias ainda existiam ameaças marítimas que impediram o uso de embarcações como o *fluit* ou embarcações que utilizavam tecnologias semelhantes. Isso era muito mais verdade no Caribe, principalmente na Jamaica, onde as embarcações não deixaram de ir fortemente armadas até aproximadamente 1750. Mas durante o século XVIII como um todo a pirataria foi diminuindo o que fez as tripulações e os armamentos caírem. Esse cenário favoreceu, agora sim, a adoção de tecnologias derivadas do *fluit* holandês que foram adaptadas às embarcações que faziam a rota norte-americana. Uma das razões da redução dos perigos do mar se deu por causa do aumento populacional das colônias. Nos anos iniciais da colonização existiam ainda muitos espaços vazios onde os piratas poderiam atracar para fazer os negócios. Mas, à medida que a colonização foi aumentando e as costas do litoral foram gradativamente povoadas, a atividade dos piratas foi sendo limitada. Outra causa se deveu ao aumento do comércio em si que, no século XVIII, incentivou os agentes a reduzirem os custos do transporte e pressionou o governo a combater a pirataria no mar. Aqui, já se começa a perceber uma ligeira infiltração dos problemas tratados pelos institucionalistas. Isso fica claro quando da defesa enfática de Walton de que a tecnologia teve um papel marginal no melhoramento do transporte. Para ele a ausência de direitos de propriedade desincentivou a mudança e o melhoramento tecnológico. Isso porque, não valeria à pena alguém criar mudanças tecnológicas uma vez que não estariam garantidos a ele os benefícios da invenção, já que não havia delimitação das propriedades.⁷⁹⁸

Uma das ferramentas centrais da literatura institucionalista é o conceito de *custos de transação*, desenvolvido originalmente por Oliver Williamson na década de 1970, e

⁷⁹⁷ NORTH, Douglass. "Sources of productivity change in ocean shipping, 1600-1850". *The journal of political economy*, vol. 76, n. 5, 1968, p. 959 e 964.

⁷⁹⁸ WALTON, Gary. "Obstacles to technical diffusion in ocean shipping, 1675-1775". *Explorations in economic history*. Vol. 8, 1970-1971, p. 123, 127, 136 e 137.

por ele se entende aqueles gastos surgidos da transmissão de propriedade de uma pessoa a outra. Assim, deixa-se de lado a questão dos custos de produção, tão em voga na literatura tradicional da época. Mas quando Gary Walton - em coautoria com James Shepherd - lançaram um importante livro que sintetizou e aprofundou questões anteriormente tratadas em artigos, eles se utilizaram do termo *custos de distribuição*, o que quer dizer a mesma coisa que *custos de transação*, o qual não utilizaram porque talvez ainda não fosse conhecido. Os custos de distribuição para eles é essencial e é tão importante quanto os custos de produção, na verdade os primeiros podem até determinar os segundos. Por exemplo, ao reduzir os custos de distribuição, pode se incentivar o aumento de produção. Isso pode ocorrer mesmo no setor de subsistência que não se encontra na órbita do mercado e portanto, onde custos de distribuição são inexistentes. As “forças de mercado” que operam próximas ao setor de subsistência afetam este último, justamente pela redução dos custos de distribuição, que podem ajudar a determinar, assim, o quanto de produção ficará para o setor de subsistência e o quanto será destinado para o mercado.⁷⁹⁹

Mas o que são os custos de distribuição, ou se se preferir, os custos de transação? Para Walton e Shepherd eles consistem em gastos com fretes, seguros (os quais variam segundo a incidência da pirataria e do corso), escrituração (registros/inventários claros e completos), acondicionamento (armazéns, por exemplo), informação, etc. e tudo aquilo que se coloca entre um vendedor e um comprador, ou melhor dizendo, entre dois proprietários. O período colonial que estudam, contam, foi um longo período de redução dos custos de distribuição e, ao mesmo tempo, de crescimento comercial. Mas foram mudanças graduais, enfatizam. Em resumo, o que provocou a redução dos custos de distribuição foi o aumento da segurança. Eles chegam a essa conclusão, maiormente, observando as taxas de fretes na rota colonial britânica com as colônias da América do Norte. De acordo com eles, os fretes no século XVIII diminuíram, mas apesar de diminuírem, o que foi bom para o setor do transporte, a redução nos custos de distribuição não foram repassadas para os preços das mercadorias.⁸⁰⁰

Até a década de 1990, o conceito dos custos de transação não havia sido encaixado numa teoria robusta e nem era alvo de agendas de pesquisa nos programas de pós-

⁷⁹⁹ SHEPHERD, John e WALTON, Gary. *Shipping, Maritime trade and the economic development of colonial North America*. Cambridge: Cambridge University Press, 1972, p. 158.

⁸⁰⁰ Ibidem, p. 60 e 159.

graduação. Foi em grande parte pelos trabalhos de Oliver Williamson nas décadas de 1970 e 1990 e principalmente graças ao lançamento do livro de Douglass North no ano de 1990, laureado depois com um prêmio Nobel, que os custos de transação foram cada vez mais se identificando e se confundindo com a escola e o paradigma institucionalista.

A teoria das instituições, defendida por North, consiste em combinar a teoria do comportamento humano (escolhas racionais e não racionais, as quais dependem do acesso e processamento da informação) e a teoria dos custos de transação (que consiste em medir o valor atribuído ao que está sendo trocado, os seus custos de proteção e a garantia de que os acordos serão cumpridos). Para North, os custos de transação fazem parte dos custos totais de produção. E um dos atributos para se concretizarem as transações, as quais as instituições – se querem ser eficientes – têm de garantir, é o direito de propriedade daquilo que está sendo transacionado.⁸⁰¹

Na acepção de North, o problema de outras teorias que tentam explicar as performances econômicas de diferentes lugares é que elas tomam como certas algumas premissas, por exemplo: que existem competições, que existem processos de trocas sem fricções, que os direitos de propriedade são perfeitos, que os custos estão todos discriminados e que as informações não têm custo para serem adquiridas. O institucionalismo, por outro lado, leva em consideração todos esses fatores para explicar as divergências entre os caminhos econômicos seguidos por diferentes regiões.⁸⁰² Aplicando isso do ponto de vista do transporte ultramarino, a sua performance estaria pautada por aquelas instituições formais (leis e regras) e informais (convenções e códigos de comportamento) que favorecem ou inibem seu comportamento. Em resumo, North, Walton e Shepherd afirmam que os custos de transação diminuíram no Atlântico Norte, principalmente por causa do aumento da proteção marítima e da eficiência no setor do transporte e também por causa nos mecanismos de mercado, ambos derivados de mudanças institucionais que trataram de dirimir suas imperfeições.

Nesse momento se faz necessário separar 1) o fator da “redução dos custos” de transporte devido a redução da tripulação e 2) o fator da “redução do tempo em porto”. Dois elementos constantemente acentuados pelos autores vistos até aqui. O primeiro fator é bem explicado, pois remete a redução da tripulação devido à segurança nos mares (de

⁸⁰¹ NORTH, Douglass C. *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990, p. 27 e 28.

⁸⁰² Ibidem, p. 11.

quebra, ainda os seguros também caem). Mas o segundo fator parece que não foi explicado satisfatoriamente. Walton o explica pela maior integração dos mercados, mas não chega a explicar necessariamente o que isso quer dizer. North nem chega a explicar o porquê. Talvez o que Walton e Shepherd queiram dizer por maior integração dos mercados seja o crescimento dos mesmos durante o século XVIII. Igualmente, a integração dos mercados pode estar ligada aos padrões de navegação. Os autores argumentam que o fato de as embarcações fazerem mais viagens diretas (bipolares), ao invés de múltiplas (triangulares ou quadrangulares, por exemplo), diz respeito à segurança que as viagens diretas ofereciam. Nelas, os armadores estavam já familiarizados com os grupos mercantis locais. O que não ocorreria se as viagens fossem multilaterais, ambiente em que teriam que selar negócios com desconhecidos. Viagens diretas, portanto, além de reduzirem os custos de transportes, eram também uma forma de integração dos mercados.⁸⁰³ A redução dos custos de transporte, refletida nas taxas de fretes, e a questão da integração dos mercados, serão alvos de críticas por outros pesquisadores.

Knick Harley claramente tenta contrapor as assertivas de North, Walton e Shepherd, os quais são conhecidos por defenderem reduções das taxas de fretes durante o século XVIII para o Atlântico Norte de uma forma geral. Harley, por outro lado, defende que em períodos de conflitos militares os fretes aumentaram, nomeadamente, na guerra da sucessão austríaca (1740-1748), na guerra dos sete anos (1756-1763), na guerra da independência americana (1776-1783) e nas guerras da revolução francesa e da napoleônica (1793-1815). Ou seja, o argumento é de que boa parte do século XVIII foi marcado por guerras e que mesmo nas épocas de paz pareceu não haver deflação dos preços de fretes segundo ele.⁸⁰⁴

Kenneth Morgan, ao contrário dos achados de Walton, afirma que a navegação entre os portos ingleses e norte-americanos, ao invés de ser direta, era na verdade com escala. Segundo Morgan, Walton foi levado a essas conclusões por causa das fontes que

⁸⁰³ SHEPHERD, John e WALTON, Gary. *Shipping, Maritime trade and the economic development*, op. cit, p. 157.

⁸⁰⁴ HARLEY, C. Knick. "Ocean freight rates and productivity, 1740-1913: the primacy of mechanical invention reaffirmed" *Journal of economic history*. 48. N. 4. 1988, p. 5 e 6. Leonor Freire Costa também identifica esse problema na abordagem de Walton, principalmente porque a "exclusão das fases de guerra, peca por desvirtuar um dos fatores críticos na circulação e distribuição de mercadorias [...]" Cf. COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico*, op. cit, p. 246.

utilizou.⁸⁰⁵ Das embarcações que partiram e terminaram em Bristol, entre 1749 e 1770, quase 40% dos trajetos obedeciam a uma navegação bipolar, os outros 60% restantes eram viagens multilaterais. Devido aos Atos de Navegação as rotas entre as partes do Império britânico eram livres, o que dava aos mercadores opção para escolher que tipo de navegação fazer. Consequentemente, isso quer dizer que tinham que pensar, caso fosse uma rota com múltiplas paragens, quais mercadorias vender e quais comprar. Nesse sentido, algumas embarcações poderiam figurar como verdadeiras lojas flutuantes. É o caso de uma que saiu de Boston e fez nove escalas, incluindo Lisboa, ilhas do Atlântico, ilhas do Caribe e no Norte da América.⁸⁰⁶

A opção por fazer rotas multilaterais partiu dos proprietários de embarcações, já que para alguns produtos, se se optassem por fazer rotas diretas, poderiam não conseguir preencher todos os espaços da embarcação e assim perdiam em ganhos de fretes. Por isso iam, às vezes, de porto em porto para carregarem cada vez mais mercadorias. Disso se conclui a grande flexibilidade que os capitães tinham para mudar as rotas, se assim achassem necessário. Além disso, era importante a propriedade de uma embarcação estar dividida entre os coloniais e os metropolitanos, porque tendo alguém na colônia era mais fácil saber se iriam ter produtos suficientes para o navio completar sua lotação. A respeito disso, Morgan cita John McCusker o qual descobriu que durante o século XVIII, até 1770, a participação dos americanos nas toneladas transportadas aumentou, e que a participação dos britânicos diminuiu.⁸⁰⁷

Mas as viagens bipolares também tinham suas vantagens. Os capitães percorrendo rotas já conhecidas diminuía o risco e o insucesso e, consequentemente, atingiam ganhos de produtividade maiores. Além disso, viagens bipolares poderiam dar lucros mais rápidos e frequentes do que viagens arriscadas e demoradas como as multipolares. Por isso, era natural que as viagens diretas fossem mais acionadas em momentos de guerras.⁸⁰⁸ Isso era mais verdade para produtos com alta demanda na Europa, como o açúcar e o tabaco. As rotas para transportar essas mercadorias eram, na maioria, diretas. Uma das razões disso era que os mercadores na Inglaterra mandavam produtos para as

⁸⁰⁵ MORGAN, Kenneth. "Shipping Patterns and the Atlantic Trade of Bristol, 1749-1770." *The William and Mary Quarterly*, vol. 46, no. 3, 1989, p. 509.

⁸⁰⁶ MORGAN, Kenneth. *Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993, p. 55-56 e 59.

⁸⁰⁷ MORGAN, Kenneth. "Shipping patterns and the Atlantic trade of Bristol, 1749-1770", *op. cit*, p. 520, 522 e 523, nota 48.

⁸⁰⁸ MORGAN, Kenneth. *Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century*, *op. cit*, p. 82-88.

colônias e queriam ser prontamente pagos por elas através do envio de gêneros coloniais.⁸⁰⁹ Por esse caso se observa a intersecção entre transporte e comércio, algo bem similar ao que acontecia no comércio de Portugal com as colônias brasileiras.

Como se viu, para Walton, Shepherd e North não existiram mudanças tecnológicas na navegação que resultaram em ganhos de produtividade, isto é, em eficiência. Mas essa é uma assertiva que encontra oposição em John J. McCusker, Nathan Rosenberg e Russell Menard, para os quais os melhoramentos tecnológicos existiram e afetaram a produtividade dos navios. A pesquisa de Morgan para Bristol, entretanto, mostra que existiram poucos ganhos de produtividade no século XVIII. O que houve, por outro lado, foram práticas de rota fixas que otimizaram o transporte.⁸¹⁰

Todas essas questões foram revistas por Russell Menard e alguns pontos de seu trabalho merecem ser destacados. Na ocasião, ele relembra Ralph Davis quando argumentou que a eficiência do transporte se deu maiormente pelos melhoramentos tecnológicos, principalmente quando as embarcações começaram a copiar, mais ou menos, o modelo do *fluit* holandês. Walton, por sua vez, defendeu que a eficiência adveio da segurança dos mares. Revisando alguns dados, nomeadamente sobre a redução das tripulações, Menard conclui que 60% dos ganhos de transporte provieram da diminuição da marinhagem e que 40% foi devido ao aumento da segurança nos mares.⁸¹¹ Ou seja, são fatores de peso quase igual, o que permite trabalhar com as duas hipóteses dos dois pesquisadores.

Segundo Menard, os fretes do tabaco de Chesapeake para Londres caíram durante os séculos XVII a XVIII, até 1775, para ser mais específico. Essa queda dos custos de transporte favoreceu a indústria do tabaco. Ou seja, os descontos no transporte foram repassados para o comércio do tabaco. Entretanto, Menard observa uma relação muito diferente no transporte do açúcar do Caribe britânico. Para esse produto, as taxas de frete permaneceram no mesmo patamar entre 1650 a 1760. Ao mesmo tempo, os mares estavam mais seguros, a construção naval mais aprimorada e os mercados estavam “mais eficientes”, todos fatores que otimizariam o transporte e que, teoricamente, reduziriam as

⁸⁰⁹ MORGAN, Kenneth. “Shipping patterns and the Atlantic trade of Bristol, 1749-1770”, *op. cit.*, p. 526.

⁸¹⁰ MORGAN, Kenneth. *Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century*, *op. cit.*, p. 45-46 e 53.

⁸¹¹ MENARD, Russell R. “transport costs and long-range trade, 1300-1800: was there a European transport revolution in early modern era”. In: TRACY, James (ed.) *The political economy of Merchant empires*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 262.

taxas de fretes, como aconteceu com o transporte do tabaco. Mas para o caso do transporte do açúcar isso não ocorreu: as taxas de frete estagnaram, não se reduziram. Ralph Davis argumenta que, apesar da redução dos custos de transporte, a demanda por embarcações dos plantadores era muito alta, por isso os fretes permaneceram os mesmos. Já Menard argumenta, sem excluir a hipótese de Davis, de que os mares não eram tão seguros no Caribe quanto eram no Norte do Atlântico. Talvez esse fator impedisse os armadores de realizarem melhoramentos nos navios, de modo a reduzir seus custos, e por isso os fretes permaneceram os mesmos. Com todas essas questões em aberto, Menard não acredita que houve uma “revolução no transporte” de açúcar do Caribe britânico. Com o tabaco, por outro lado, houve uma ligeira transformação, mas não por causa da indústria naval propriamente dita, mas sim pela iniciativa dos comerciantes que através de melhores e otimizadoras formas de despacho, conseguiram aumentar a quantidade de fumo por unidade de armazenamento e, assim, economizaram no frete.⁸¹²

Na verdade, Menard é muito cético em crer numa revolução do transporte como um todo para a época moderna. Para ele não houve diminuição significativa das taxas de frete durante todo o período que estuda, desde o fim da Idade Média até o século XVIII.⁸¹³ Mas houve crescimento comercial, no que ele atribui às políticas econômicas dos impérios mercantis europeus que transformaram os mares em verdadeiras economias nacionais. E ao mesmo tempo, leva em consideração as observações de Postan. Para esse último, o que abria mais mercado, isto é, o que aumentava a demanda e encurtava a “tirania da distância” eram as reduções nos custos de produção, e não nos custos de distribuição, ou como está em voga, os custos de transação. Com produção maior, reduziam-se os valores das mercadorias, atingindo mais consumidores e expandindo os mercados, mesmo sem se reduzir os encargos de transporte.⁸¹⁴

Por último, Lottum e Zanden, levando em conta os melhoramentos organizacionais, das mudanças tecnológicas e da diminuição dos riscos marítimos,

⁸¹² Ibidem, p. 254-256 e 264-267.

⁸¹³ Semelhante as descobertas de Tielhof e Zanden que identificaram a seguinte cronologia das taxas de fretes praticadas na Holanda: de 1550 a 1620/1630 houve diminuição dos custos de transporte. Da última data até 1670 houve estagnação das taxas de frete e daí em diante as taxas foram crescendo, assim a Holanda foi “incapaz de melhorar a eficiência do setor do transporte” entre os séculos XVII e XVIII. Cf. TIELHOF, Milja Van; ZANDEN, Jan Luiten van. Productivity Changes in Shipping in the Dutch Republic: The Evidence from Freight Rates, 1550–1800. In: UNGER, Richard W. (Ed.). *Shipping and Economic Growth 1350–1850*. Leiden: Brill, 2011, p. 78.

⁸¹⁴ MENARD, Russell R. “transport costs and long-range trade, 1300-1800: was there a European transport revolution in early modern era”, *op. cit.*, p. 274-275.

adicionam um outro elemento para entender os fatores produtivos das embarcações no século XVIII: os melhoramentos no capital humano. Dito de outro modo, a qualidade da força de trabalho otimizou a eficiência dos navios.⁸¹⁵

Toda a discussão sobre taxas de fretes e de como elas foram reduzidas, ou aumentadas, seja pela tecnologia, pela diminuição dos riscos ou por fatores estritamente organizacionais, tem a ver com uma problemática maior que envolve questões sobre integração dos mercados e crescimento econômico. Em sociedades pré-industriais, mais particularmente no comércio de longa distância, “sempre que o envio de mercadorias de uma região para outra comporta elevados custos de transporte e alguma margem de risco, o preço dos fretes inviabiliza o desenvolvimento de economias de escala” com os mercados funcionando com “escassa integração recíproca”.⁸¹⁶ As taxas de fretes – componente essencial dos custos de transação – seriam um fator de peso em determinar a integração dos mercados.

Mas é na interpretação, principalmente de Menard e de Postan, que se encontra outra via para aceder as questões de integração dos mercados e de crescimento econômico. A posição deles convida a (re)trazer para o debate uma velha, porém fundamental, linha de análise que vê a redução nos custos de produção como a chave principal para a resolução do problema. A problemática pode ser resumida da seguinte forma. O que possibilitou as exportações brasileiras de açúcar passarem de 960.000 arrobas em 1624, indo para 1.295.700 arrobas em 1710 e fecharam 1807 despachando 2.164.054 arrobas?⁸¹⁷ Da mesma forma, o que explica a produção açucareira geral da América aumentar de 20 para 200 mil toneladas no período de 1600 ao último quarto do

⁸¹⁵ LOTTUM, Jelle Van; ZANDEN, Jan Luiten Van. “Labour productivity and human capital in the European maritime sector of the eighteenth century”. *Explorations in Economic History*. XX, (2014). Cf. também LUCASSEN, Jan; UNGER, Richard W. Shipping, Productivity and Economic Growth. In: UNGER, Richard W. (Ed.). *Shipping and Economic Growth 1350–1850*. Leiden: Brill, 2011, que fazem um resumo bem recente sobre o estado da questão da economia do transporte, enfatizando a importância do capital humano como variável de relevância.

⁸¹⁶ MADUREIRA, Nuno Luís. *Mercado e privilégios. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834*. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, p. 13.

⁸¹⁷ Para 1624 cf. SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos. Engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Cia das Letras, 2011, p. 150. Para 1710 cf. ANTONIL, Andre João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. Lisboa: na Officina Real Deslandesiana, 1711, p. 96. Para 1807 cf. ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980, p. 360-361.

século XVIII? ⁸¹⁸ Esses saltos foram graças à redução dos custos de transação ou a mercê da redução dos custos de produção?

Já se sabe a posição de North, Walton e Shepherd, os quais trataram exaustivamente das ligações entre crescimento econômico e redução dos custos de transação no transporte. ⁸¹⁹ Menard relativiza essas assertivas. E a historiografia que será comentada agora não falou nada sobre transporte, mas deu pistas importantes para se entender a redução dos custos de produção. Veja-se.

O segredo da interpretação está em que a redução dos custos de produção na Europa possibilitou uma maior produtividade, a qual, quase ao mesmo tempo 1) reduziu os preços dos alimentos e 2) abriu espaço para a exportação manufatureira. O aumento desses fatores expandiu os mercados para os produtos coloniais, como o açúcar, o tabaco e o algodão, para ficar nos produtos que tocam a economia colonial, os quais viram suas produções aumentarem. Assim, a produtividade colonial respondia a produtividade europeia.

Pode-se argumentar que o crescimento da demanda por açúcar nos mercados europeus se deveu ao simples fato de a população ter aumentado e que, por conseguinte, a demanda também aumentou. Entretanto, apesar de a população na Europa ter de fato aumentado, o fator demográfico veio acompanhado por transformações na economia, mais precisamente no processo histórico de divórcio dos produtores diretos dos meios de produção. Esse processo, que Marx chamou de acumulação primitiva ⁸²⁰ é, nada mais nada menos, do que o longo período em que o grosso da população europeia (isto é, os camponeses) foi separado dos seus meios de produção e dos seus meios de subsistência e que, para adquiri-los, foi necessária a intermediação cada vez maior do mercado. ⁸²¹ Ocorrendo paralelamente a isso, tem-se o nascimento da segunda servidão na Europa

⁸¹⁸ DE VRIES, Jan. *Economy of Europe in an age of crisis, 1600-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1976, p. 139. As importações britânicas de açúcar de suas colônias no Caribe aumentaram 7 vezes, de 430.00 quintais em 1700 para 3.000.000 quintais em 1800. Cf. MORGAN, Kenneth. *Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century*, op. cit., p. 184.

⁸¹⁹ De acordo com North, “as histórias de sucesso da história econômica descrevem as inovações institucionais que diminuíram os custos de transação [e o transporte é um deles], permitindo aumentar os ganhos do comércio e assim permitindo a expansão dos mercados.” Cf. NORTH, Douglass C. *Institutions, institutional change*, op. cit., p. 108. Inserção minha.

⁸²⁰ MARX, Karl. *O capital. Crítica da economia política. Livro I. O processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013, p. 786. Ainda segundo DOBB, Maurice. *A evolução do capitalismo*. São Paulo: Nova Cultural, 1988, p. 160-161, as determinações econômicas emprestaram uma nova qualidade as determinações demográficas.

⁸²¹ BRENNER, Robert. “The Origins of Capitalist Development: a Critique of Neo-Smithian Marxism”, in: *New Left Review*, I/104, July-August (1977), p. 53.

Oriental, que começou a aparecer nitidamente no século XVI e que se expandiu consideravelmente no século XVII e XVIII. Por meio do trabalho forçado – a corveia, principalmente – foi possível a produção de grande quantidade de grãos que abasteceram os mercados da Europa ocidental.

São esses dois processos que ajudam a explicar a alta produtividade, agrícola e manufatureira, da Europa entre os séculos XVII e XVIII. Algo importante de se notar é que, à medida que crescia a mão de obra assalariada no Noroeste europeu, a segunda servidão, com trabalho forçado, foi reforçada no Leste europeu. Notando isso, Wallerstein concluiu que “o capitalismo envolve não só a apropriação da mais-valia pelo proprietário sobre o trabalhador, mas uma apropriação da mais-valia de toda a economia-mundo pelas áreas centrais.” E Braudel, mais enfático, chegou a dizer que, talvez, o capitalismo não chegasse a progredir sem o “trabalho servil de outrem.”⁸²² Dessa forma, o debate entre Wallerstein (que “ênfatiza o caráter transnacional do desenvolvimento capitalista”) e Brenner (que “ênfatiza a especificidade das relações sociais de produção ligadas à particularidade das experiências nacionais”) pode ser reequacionado, à maneira de Dale Tomisch, uma vez que os dois processos são interdependentes, pelo menos do ponto de vista aqui considerado, isto é, da produção e consumo de produtos coloniais.⁸²³

Assim, um dos principais fatores que contribuíram para o aumento do consumo de açúcar na Europa foi o aprofundamento das relações de produção capitalistas no campo. Esse capitalismo agrário produzia maior quantidade de alimentos, baixando seus preços e liberando renda para o consumo de outros produtos, como o açúcar. Da mesma forma, o próprio capitalismo agrário tornou possível o aumento da produção de bens manufaturados para exportação, que pagavam as importações dos gêneros coloniais.

Para o consumo de produtos tropicais como o açúcar ter aumentado tremendamente era necessário um imperativo que convertesse uma sociedade pouco

⁸²² WALLERSTEIN, Immanuel. *The modern world-system II. Mercantilism and the consolidation of the European world-economy, 1600-1750*. New York: Academic Press, 1980, p. 134-136. WALLERSTEIN, Immanuel. The Rise and Future Demise of the World Capitalist System: Concepts for Comparative Analysis, In: *The Capitalist World-Economy*. Cambridge: Cambridge University, 1983, p. 16 e 19. BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987, p. 60-61. GLAMANN, Kristof. The changing patterns of trade. In: RICH, E. E; WILSON, C. H. (ed.). *The Cambridge economic history of Europe. Volume V. The economic organization of early modern Europe*. Cambridge: Cambridge University Press, 1977, p 188. SKAZKINE, Sergey. D. Problemas fundamentais da “segunda servidão” na Europa Central e Oriental. In: *Crítica Marxista*, n.36, 2013, p. 66. KRIEDTE, Peter. *Camponeses, senhores e mercadores. A Europa e a economia mundial (1500-1800)*. Lisboa: Teorema, 19-?, p. 50.

⁸²³ TOMICH, Dale W. *Pelo prisma da escravidão. Trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Edusp, 2011, p. 53, 70, 76 e 77.

orientada para o mercado, em uma sociedade com mais orientação para o mercado, transformando camponeses em assalariados e produzindo uma grande quantidade de alimentos que liberasse renda para o consumo de outros produtos. Além disso, era necessária uma produção de exportação que pagasse as importações de açúcar, uma vez que consumo requer produção. Para consumir, a população europeia tinha que produzir. E decerto, foi o que aconteceu. Entre os séculos XVII e XVIII a produção europeia aumentou e isso possibilitou a abertura de mais demandas por produtos coloniais, que também aumentaram.⁸²⁴ Isso fica mais claro quando se pensa que antes da crise do século XVII o aumento de produtividade ocorria *pari passu* com o aumento da população. Um dos efeitos da crise do século XVII foi o de justamente gerar um aumento de produtividade sem necessitar tanto do aumento demográfico, conseguindo manter preços baixos de alimentos.⁸²⁵ Foi, portanto, a superação da crise do século XVII que permitiu o aumento de produtividade dos camponeses na Europa, tanto de alimentos como de manufaturas. A partir daí se desenvolveram os pressupostos para o crescimento do século XVIII, pois o “espaço de reprodução da economia camponesa se havia expandido [...] a agricultura e a indústria elevaram os seus índices de produção” e “o volume das trocas comerciais cresceu.”⁸²⁶

É importante lembrar, seguindo Jan de Vries, que “a Europa do século XVII foi uma sociedade camponesa”, e que “é fácil perder de vista esse fato quando contemplamos a força imperial de seus monarcas e o desenvolvimento capitalista de suas burguesias.” O fortalecimento das monarquias e a expansão do capital mercantil foram processos cruciais na história da Europa ocidental, entretanto, quando se chama atenção para esses acontecimentos parece que se oblitera o fato de que as classes privilegiadas e as classes urbanas eram fortemente sustentadas pela economia camponesa, a qual era pouco, ou nada, orientada pelo mercado.⁸²⁷ Os mercados na época moderna eram restritos, mas não rigidamente estáticos, de vez que o setor agrário dominante - as células familiares camponesas - “eram consumidores marginais”. O mercado só era utilizado marginalmente pelos camponeses quando haviam excedentes a serem vendidos. Consequentemente, a dependência do mercado para o consumo também era marginal.

⁸²⁴ DE VRIES, Jan. *The industrious revolution. Consumer behavior and the household economy, 1650 to the present*. Cambridge University Press, 2008, p.10.

⁸²⁵ DE VRIES, Jan. *Economy of Europe in an age of crisis*, op. cit...p. 47-48.

⁸²⁶ KRIEDTE, Peter. *Camponeses, senhores e mercadores*, op. cit...p. 219.

⁸²⁷ DE VRIES, Jan. *Economy of Europe in an age of crisis*, op. cit...p. 30

A transição dessa sociedade “camponesa”, pouco orientada para o mercado, para uma sociedade capitalista, com orientação para o mercado, foi um processo longo, entrecortado por crises e que passou por fases decisivas até se concretizar no fim do século XVIII e início do XIX. Última dessas faces decisivas, a crise do século XVII, abriu caminho para o crescimento do século XVIII.⁸²⁸ Puxado pelas economias do Noroeste europeu, principalmente pela Holanda e Inglaterra, o novo quadro econômico que surgiu da crise do século XVII, se apoiou não só na crescente mão de obra assalariada e no mercado interno, mas teve como suporte os mercados coloniais para crescer. Entre 1660 e 1673, por exemplo, existia na Inglaterra um verdadeiro exército de trabalhadores que eram muito dependentes da indústria manufatureira para a exportação.⁸²⁹ Para o desenvolvimento dessa força de trabalho dedicada à exportação de manufaturas contribuiu decisivamente o processo de divórcio dos produtores dos meios de produção. Mas esse processo de pouco adiantaria se a Inglaterra não tivesse suas rotas mercantis garantidas para o fluxo e refluxo de mercadorias. Aqui, mais uma vez, as distâncias entre Wallerstein e Brenner não são tão longas.

A crise do século XVII é fundamental para se entender o desenvolvimento das economias europeias e coloniais durante esse período e ao longo do século XVIII. Basicamente, algumas regiões saíram ganhando da crise, enquanto outras perderam. Algumas regiões ficaram mais feudais e menos orientadas para o mercado (foi o caso da Itália, do Leste europeu, da Dinamarca, e de grande parte da França), outras se tornaram mais orientadas para o mercado (foi o caso da parte ocidental da Alemanha, principalmente depois da Guerra dos Trinta Anos; dos Países Baixos, cuja produção já era orientada para o mercado desde o século XIV e que no século XVII se acentuou ainda mais; e da Inglaterra, principalmente depois da Guerra Civil Inglesa, na década de 1640, onde quase todos os vestígios de feudalismo haviam desaparecido). Tira-se daqui que o

⁸²⁸ A crise do século XVII recebeu diversas interpretações. A despeito de controvérsias pontuais, muitos autores a consideram como um período de mudanças. Roland Mousnier, Wilhem Abel e Eric Hobsbawm falam abertamente de “crise” para esse período. Slicher van Bath considera o período de 1650 a 1750 como de “depressão”. Pierre Vilar fala de “recoo relativo” e Pierre Chaunu de “menos crescimento”. Jan de Vries considera que a crise deve ser entendida como uma “reformulação” da economia ou um rearranjo e não como um retrocesso a formas econômicas e sociais anteriores. Cf. DE VRIES, Jan. *Economy of Europe in an age of crisis*, op. cit., p. 25. Uma das exceções é Immanuel Wallerstein, que mesmo identificando uma fase B (de “menos crescimento”) entre 1600-1750, não acredita em uma crise, mas sim numa fase de consolidação do sistema-mundo capitalista no século XVII. Para as diferentes interpretações sobre a crise do século XVII Cf. WALLERSTEIN, Immanuel. *The modern world-system II*. op. cit...p. 3, 7 e 33.

⁸²⁹ WALLERSTEIN, Immanuel. *The modern world-system II*. op. cit...p. 92.

crescimento da demanda europeia aconteceu de forma desigual, regionalmente falando, favorecendo a parte Ocidental da Europa.⁸³⁰

A crise também teve impactos no crescimento populacional. Ela fez a Europa diminuir o crescimento demográfico, com exceção do Noroeste europeu. A zona do Mediterrâneo, península itálica e ibérica, assim como as zonas centrais como França, Suíça e Alemanha só conseguiram recuperar o crescimento demográfico por volta de 1750.⁸³¹ Em termos econômicos, algumas regiões nunca se recuperaram, outras, após breve estagnação, ganharam mais força. De forma geral, preços, comércio, produção industrial, e tráfico de escravos – afora o esgotamento das minas da América espanhola – caíram, voltando a subir já na metade do século XVII e, com o ouro brasileiro no começo do século XVIII, aumentando a oferta monetária na Europa. Só os Países Baixos conseguiram crescimento nessa época.⁸³² Pode-se concluir, portanto, que a crise do século XVII foi um longo processo em que o Mediterrâneo perdeu a centralidade econômica para o Noroeste europeu.⁸³³

A esse respeito, a Inglaterra teve papel primordial. A Inglaterra foi a grande beneficiada da crise do século XVII, e da crise do feudalismo em geral. A especificidade britânica se assentava na sua produção agrária altamente produtiva, com proletariado rural e mercado interno para produtos manufaturados. Essa característica inglesa estava apoiada na sua peculiar relação de classes que envolvia senhores, arrendatários e mão de obra assalariada.⁸³⁴ A Holanda, na sua fase hegemônica como centro da economia-

⁸³⁰ DE VRIES, Jan. *Economy of Europe in an age of crisis*, op. cit...p. 48-82 e p. 208. Cf. também DAVIS, Ralph. *La Europa atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización*. Siglo veintiuno editores, 1976. Na parte de teor mais histórico de sua defesa do modelo institucionalista que defendeu, Douglass North argumentou, dedutivamente, que os diferentes percursos que a Inglaterra e a Espanha seguiram depois do século XVII tem mais a ver com fatores institucionais internos de cada reino do que qualquer outra coisa. Favorecida por instituições (que são as regras, leis, costumes, culturas, etc, de cada região, país ou reino) a Inglaterra garantiu mais direitos de propriedade, reduziu o rentismo, solidificou a base fiscal do governo e desenvolveu um mercado privado de capitais. Já as instituições espanholas eram marcadas pelo centralismo burocrático do governo e todo os detalhes econômicos visavam o fortalecimento dos interesses da coroa. Parte dessas instituições foram transmitidas para as colônias dos respectivos reinos. A dependência do percurso – *path dependence* – foi, para North, os fator chave que explica a diferença entre a América do Norte e a América Latina. Cf. NORTH, Douglass C. *Institutions, institutional change*, op. cit, p. 114-117.

⁸³¹ DE VRIES, Jan. *Economy of Europe in an age of crisis*, op. cit...p. 5-6.

⁸³² Ibidem, p. 16-21.

⁸³³ HOBBSBAWM, Eric. A crise geral da economia europeia no século XVII. In: HOBBSBAWM, Eric. *As origens da revolução industrial*. São Paulo: Global, 1979, p. 9 e 18.

⁸³⁴ BRENNER, Robert. Estructura de clases agraria y desarrollo económico en la Europa preindustrial. In: ASTON, T.H; PHILPIN, C.H.E. (eds) *El debate Brenner. Estructura de clases agraria y desarrollo económico en la Europa pré-industrial*. Barcelona: Editorial Crítica, 1988, p. 68.

mundo, entre 1625 a 1675, embora ainda muito dependente das atividades comerciais, sobretudo da eficiente marinha mercante que possuía, também realizou sensíveis melhoramentos agrícolas durante esse período, possibilitando aumento de produtividade.⁸³⁵ Mas é importante lembrar que a Holanda tinha um comércio muito importante com a região do Báltico, forma pela qual atraía para si os grãos produzidos pela segunda servidão do Leste europeu. O que importava nesse comércio eram os baixos custos. Nesse caso, o baixo custo do trabalho da região do Leste Europeu. No século XVIII a Inglaterra também conseguiu baixos custos, só que por outra via, pelo aumento da sua produtividade agrícola.⁸³⁶

Em relação às manufaturas, a indústria de têxteis da Inglaterra tinha uma vantagem de custos quando comparada com a indústria têxtil holandesa. Enquanto a primeira tinha em seu próprio mercado interno uma abundante oferta de lã, principalmente vinda da Irlanda, a Holanda tinha que adquirir essa matéria-prima em mercados internacionais. Além do mais, a mão de obra britânica tinha menor custo e as redes mercantis britânicas conseguiam acessar mais eficientemente os mercados do Mediterrâneo e das áreas coloniais. Isso fez com que a indústria de manufaturados têxteis da Holanda não conseguisse competir com a inglesa. Pelas décadas de 1660-1670 a Inglaterra já dominava os mercados têxteis, principalmente com os “new draperies”.⁸³⁷ Essa foi a resposta específica “com que o capital mercantil procurou fazer frente à crise [do século XVII]”, estimulando “a produção industrial de mercadorias [...] aproveitando a reserva de mão de obra que o campo oferecia”. E, uma vez que os preços na Europa estavam em queda, o capital mercantil contornou essa dificuldade aumentando a produção com vistas aos mercados coloniais. Os países centrais na virada do século XVII para o XVIII, Holanda, Inglaterra e parte da França, que conseguiam fazer manufaturas baratas e em grande escala, através da mão de obra camponesa, solaparam as manufaturas citadinas tradicionais dos países mediterrânicos.⁸³⁸ Peter Kriedte resumiu bem o papel do Noroeste europeu nesse momento, da importância da produção e da sua consequência nos setores distributivos:

“Com o sistema mercantil que surgiu no Noroeste da Europa, estendendo suas redes por vastas regiões do planeta, e com as inovações institucionais a que este deu origem, **não só houve uma melhoria do fluxo de informações como**

⁸³⁵ WALLERSTEIN, Immanuel. *The modern world-system II. op. cit...*p. 39, 41-44 e 54-55.

⁸³⁶ DE VRIES, Jan. *Economy of Europe in an age of crisis, op. cit...*p. 72.

⁸³⁷ Ibidem, p. 102-103.

⁸³⁸ KRIEDTE, Peter. *Camponeses, senhores e mercadores, op. cit...*p. 147-148.

também uma redução dos custos de transações. A divisão do trabalho inter-regional, que começa a surgir, constituiu um estímulo para a intensificação da agricultura e, simultaneamente, para uma redistribuição geral da mão de obra camponesa, quer em benefício da produção agrária, quer da produção industrial de mercadoria, de qualquer forma pondo de parte definitivamente o fabrico de produtos manufaturados ou a produção agrícola para uso próprio [...] **O princípio do mercado começou a impor-se, a divisão do trabalho aprofundou-se.**⁸³⁹

A intensificação da produção manufatureira foi uma das saídas para a crise do século XVII. O modo pelo qual foi realizada essa produção, através do *putting-out system*, dependendo dos baixos custos do trabalho camponeses, embora menos eficiente que o sistema fabril do século XIX, garantiu aos países centrais e aos seus mercadores empresários, que financiavam as produções, maiores vantagens comparativas.⁸⁴⁰ Evidentemente, isso foi facilitado pela inserção desses países em rotas comerciais internacionais. No decorrer do século XVIII, o mercado mundial, principalmente o comércio entre Europa e América, ganhou maior relevo. “Entre 1699 e 1701, apenas 15% das exportações inglesas se destinavam à América e à Ásia, uma porcentagem que, até 1772/74, haveria de atingir os 49,7%.” Rapidamente, “o espaço econômico Atlântico tornou-se, neste período, o *engine of growth* da economia europeia.” A Inglaterra, no século XVIII, encontrou seu fator dinâmico nas exportações de produtos industriais para

⁸³⁹ Ibidem, p. 150. Grifo meu.

⁸⁴⁰ WALLERSTEIN, Immanuel. *The modern world-system II. op. cit...* p. 196. Deveriam existir, pelo menos, dois modos para se aumentar a produtividade industrial no Antigo Regime e uma delas estava ligada ao capital dos mercadores. Como bem resumiu Jorge Pedreira observando o caso português, uma forma de produção era através das oficinas urbanas, entretanto, elas “revelam-se pouco capazes de incrementar a sua escala de operações, sujeitas como estavam a um conjunto de regras técnicas fixadas pelo regime das corporações, que cerceava também a sua multiplicação ao instituir monopólios virtuais de amplitude regional.” Outra forma de se potencializar a produtividade industrial era se escorando no trabalho doméstico rural, e é aqui que entra a nova organização produtiva do *putting-out system*. “A produção doméstica rural, limitada pela natureza da economia familiar camponesa, só a custo respondia aos estímulos para intensificar a sua atividade. Para superarem estes obstáculos ao crescimento da oferta de artigos manufaturados, os elementos mercantis tinham de recorrer a vários dispositivos para reforçar o seu domínio sobre o trabalho dos artífices, que iam do fornecimento das matérias-primas à concessão de crédito, da exigência de padrões de qualidade à imposição de prazos de entrega. A subordinação dos produtores começava, assim, a acentuar-se. Deste modo, principalmente em conjunturas mais favoráveis, verifica-se uma transição da indústria doméstica rural independente para o trabalho a domicílio de operários pagos à peça pelos agentes comerciais, que lhes facultam os materiais e às vezes os instrumentos, retomando as manufaturas depois de acabadas, para as colocarem nos mercados. Este modo de produção é geralmente conhecido por *verlagsystem* ou *putting out system*.” Cf. PEDREIRA, Jorge. *Estrutura industrial e mercado colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: Difel, 1994, p. 163-164.

os mercados coloniais, e não mais através apenas por sua posição de reexportador, isto é, de entreposto, como haviam sido os Países Baixos.⁸⁴¹

O caminho econômico seguido pelo Noroeste europeu em geral foi sem precedentes e o lugar do açúcar seria muito melhor compreendido se se levasse em conta o surgimento dessas formas capitalistas de produção e as suas conexões mercantis mundiais. Junto com o açúcar, a demanda europeia, principalmente a inglesa, requisitava também chá, café e chocolate, produtos que animavam boa parte das rotas ultramarinas. Todos eram produtos tropicais estimulantes, podendo ser classificados como drogas até, e eram relativamente novos na Inglaterra por volta 1670. A peculiaridade dos ingleses era que eles adoçavam as três bebidas. Dessa forma, como afirma Sidney Mintz, o sucesso do açúcar na Inglaterra foi ao mesmo tempo o sucesso do chá, e em menor grau, do café e do chocolate. Afora as facilidades das conexões mercantis, o fato do açúcar ter tido tanta importância na dieta britânica foi facilitado por dois motivos: pelo lado da ativação da demanda na Inglaterra e pelo lado da produção colonial britânica.⁸⁴²

Então, não deve surpreender que justamente por volta dessa época as colônias britânicas no Caribe aumentaram sua produção de açúcar. Essa era uma resposta produtiva caribenha ao aumento da demanda na metrópole. Em consequência, a oferta de açúcar nos mercados ocidentais aumentou e fez diminuir seus preços. As clássicas regiões brasileiras, acostumada com a falta de concorrência, tiveram que rever seus modos de produção para fazer frente aos novos rivais. Sabe-se que o Brasil aumentou sua produtividade e, nesse sentido, conseguiu lidar com a nova conjuntura. Mas a que custo? Para ficar na região aqui elegida, o modo específico como, por exemplo, Pernambuco respondeu a essas novas demandas externas foi por meio da reorganização do seu parque produtivo, como analisado no capítulo 1, com unidades produtivas pequenas, pouco capitalizadas e fazendo açúcares de valor inferior. E o modo como o Estado português garantiu os fluxos de açúcar a custo baixo, foi através da redução dos custos de transação do transporte, mas de uma maneira bem específica – diferente dos achados de North, Walton e Shepherd – como será demonstrado na próxima seção. Mas antes de retornar para Pernambuco, algumas poucas palavras são necessárias sobre como o transporte

⁸⁴¹ KRIEDTE, Peter. *Camponeses, senhores e mercadores*, op. cit...p. 190-194. Em termos globais, por volta da “primeira metade do século XVIII, 85% das exportação britânicas eram de manufaturados.” Cf. DE VRIES, Jan. *Economy of Europe in an age of crisis*, op. cit...p. 144-145.

⁸⁴² MINTZ, Sidney. *Sweetness and power: the place of sugar in modern history*. New York: Viking, 1985, p. 108-116.

mercantil colonial da época moderna foi apreciado pela historiografia portuguesa e brasileira.

Para o mundo luso-brasileiro da época moderna existem muitos estudos que tratam do transporte em geral, mas poucos que o tratam de forma específica. Os primeiros se dedicaram a explorar as configurações gerais do transporte transatlântico, suas rotas e portos, a construção naval, principalmente as de guerra, os combates navais, a pirataria e o corso. Houve também uma dedicação especial em saber o cotidiano da vida marítima a bordo dos navios.⁸⁴³ Já a bibliografia específica é mais exígua, figurando quase sozinho o estudo de Leonor Freire Costa, que merece atenção especial devido ao rigor e a originalidade com que trata o tema.

Costa lança uma hipótese muito sugestiva de que a proteção da marinha mercante portuguesa à concorrência dos serviços de transporte estrangeiro no trato colonial era não só uma tática régia para driblar o contrabando, mas também que “os custos de armação e o preço dos navios deveriam ser, em termos relativos, mais elevados na marinha portuguesa do que nas estrangeiras”, por isso mesmo a necessidade de salvaguardar esse setor, por meio legislativo, da concorrência. A debilidade da indústria naval portuguesa e o protecionismo se traduziriam no emprego de embarcações pequenas, como as caravelas, e taxas de fretes pouco competitivas entre os séculos XVI e XVII.⁸⁴⁴

Contudo, isso não impediu que as taxas de frete oscilassem ao sabor dos conflitos marítimos. E isso favoreceu que os agentes apostassem na “integração vertical” dos

⁸⁴³ O trabalho basilar, que vinhou raízes na historiografia ultramarina, continua sendo LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da Índia*. São Paulo: Editora Hucitec, 2000. Para uma visão mais geral da navegação ver HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII: Rumo Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005. Para uma análise geral, porém, mais específica para a segunda metade do século XVIII ver CRUZ JÚNIOR, A. *O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII (Ensaio)*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002. Para a segurança naval, guerras, piratas e corsários ver GUEDES, Max Justo. Segurança e navegação nos séculos XVI-XVIII. Navios artilhados, frotas e comboios. In: *História naval brasileira*, vol. II, tomo II. Rio de Janeiro, 1979. MICELI, Paulo. *O ponto onde estamos. Viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI)*. Campinas: Editora Unicamp, 2008. RODRIGUES, Jaime. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c. 1760- c. 1825. *Almanack*. Guarulhos, n.05, p.145-177, 1º semestre de 2013, p. 145-177.

⁸⁴⁴ COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico*, op. cit, p. 605.

setores do comércio, do transporte “e até da produção do açúcar” de modo a reduzir os custos de transação derivados da conjuntura de guerra da primeira metade do século XVII. Em relação à eficiência do transporte, tema caro a historiografia anglo-saxã, Costa conclui que o decisivo não foi a redução dos custos, como enfatizam Walton e Shepherd, mas sim que “boas taxas de utilização” eram o essencial para “aumentar a rentabilidade” das embarcações. E as boas taxas de utilização vinham dos fretes da torna viagem, mais rentáveis que os da ida. Ou seja, grande parte dos ganhos estava no transporte dos gêneros coloniais. Segundo ela, um período de paz que teoricamente deveria dar ensejos aos melhoramentos, não ocorreu: “as Tréguas dos Doze Anos [por exemplo] não trouxeram maior eficiência ao setor” do transporte. Também “desvia” das conclusões dos autores, quando advoga que a “economia do transporte pouco explica as conjunturas” comerciais, muito pelo contrário, é o comércio que pauta o comportamento do transporte.⁸⁴⁵

Dispersar os riscos colocando cargas em vários navios não era uma possibilidade para os mercadores portugueses do início do século XVII. Isso, pelo simples fato de que a oferta de transporte era muito reduzida. Antes, a dispersão dos riscos se dava com os empréstimos em dinheiro à risco e com os seguros realizados nas praças europeias. E também ocorriam pela escolha das embarcações. A caravela era uma opção, pois se configurava mais rápida e hábil na fuga dos inimigos e, ao mesmo tempo, carregava pouca artilharia. Outra opção eram, por exemplo, as naus que “bem apetrechadas em armas de fogo” poderiam fazer baixar os “prêmios de seguro”.⁸⁴⁶

Para a segunda metade do século XVIII é de se destacar o trabalho moroso de Frutuoso, Guinote e Lopes⁸⁴⁷ pois apresenta grande parte das embarcações que saíram dos portos brasileiros com destino a Lisboa, informando os mestres/capitães e as tonelagens de suas embarcações. Esse é o único estudo, até agora conhecido, que se aproxima da questão do transporte luso-brasileiro, de forma específica, para a segunda metade do século XVIII.

⁸⁴⁵ Ibidem, p. 349, 385, 606 e 607.

⁸⁴⁶ Ibidem, p. 388. Contudo, Schwartz é de opinião diferente. Para ele, já em 1611, os carregadores despachavam as mercadorias pulverizadas em diversas embarcações. Cf. SCHWARTZ, Stuart. *A Commonwealth within Itself. The Early Brazilian Sugar Industry, 1550–1670*. In: SCHWARTZ, Stuart. *Tropical Babels: sugar and the making of the Atlantic World, 1450–1680*. The University of North Carolina Press, 2004, p. 175.

⁸⁴⁷ FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa e o Comércio luso-brasileiro (1769 – 1836)*. Lisboa: CNPCDP, 2001.

Outros trabalhos também abordaram a temática dos grupos transportadores, mas de forma indireta. Catherine Lugar, em tese doutoral de 1980, tratou brevemente do transporte colonial da Bahia entre 1780 a 1830. Por um grande conjunto de documentos, entre eles os do AHU, da Junta de Comércio de Lisboa, do Arquivo Público da Bahia, do Public Record Office da Inglaterra e da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, analisou, para alguns anos, a composição da frota mercante baiana, suas rotas e tempos de viagem. Por meio dos Livros dos Marcos dos Navios no ANTT, - mesma documentação utilizada por Frutuoso, Guinote e Lopes - para o período de 1780 a 1800, desvelou a forte ligação dos mercadores e transportadores nas duas pontas do Atlântico uma vez que cerca de 76% das embarcações vindas da Bahia e que aportaram em Lisboa declaravam intenção em voltar para Salvador. Mas talvez uma das mais impactantes conclusões sobre *shipping* nesse trabalho foi que, pouco depois da abertura dos portos em 1808, nem brasileiros nem portugueses conseguiram se manter nos tráfegos de exportação, mas sim os vasos britânicos.⁸⁴⁸

Por último, aspectos do grupo transportador carioca, principalmente aqueles dedicados ao tráfico de escravos, foram desbravados por Manolo Florentino e João Fragoso. Manolo Florentino, através dos documentos da Real Junta do Comércio, descobriu que 74% das embarcações que faziam tráfico de escravos em África, entre 1808 a 1833, pertenciam a comerciantes cariocas. Além disso apresentou a hierarquia dos maiores traficantes de escravos cariocas entre 1811 e 1830, chamando atenção para o alto grau de concentração desse negócio uma vez que “as dezessete maiores empresas traficantes foram responsáveis por quase metade das viagens [...]”.⁸⁴⁹ Já João Fragoso, por meio de escrituras públicas cruzadas com as gazetas do Rio de Janeiro, descobriu que entre 1799 e 1816 os comerciantes cariocas “eram proprietários de 20% a 30% dos navios ligados ao tráfico com a África e donos de 10% a 17% daqueles vinculados às rotas com Portugal e Ásia.”⁸⁵⁰

⁸⁴⁸ LUGAR, Catherine. *The merchant community of Salvador, Bahia, 1780-1830*. New York: State University of New York at Stony Brook, [tese de doutorado] 1980, p. 68, 70, 71, 82 e 84.

⁸⁴⁹ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Cia das Letras, 2002, p. 120, 151-152, 242 a 244, 254 a 256 e 266 a 267.

⁸⁵⁰ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 235.

6.2. Linhas gerais sobre o transporte ultramarino português: regulações e tempo de pagamento dos fretes.

Em vista do que foi exposto acima, parte-se agora para a investigação empírica do transporte ultramarino português. O objetivo aqui é discutir, primeiro o enquadramento geral da atividade marítima e mercantil e depois o funcionamento do negócio. No final também foi feito um esforço para identificar os principais armadores da época na rota de Pernambuco com Portugal. Passos na tentativa de entender o transporte foram dados no capítulo dois, que incidiu sobre as frotas comboiadas, e também no capítulo 3, quando se tratou dos serviços navais da CGPP. Em alguns momentos serão retomados os pontos principais desses dois capítulos para esclarecer melhor o funcionamento do transporte no último quartel do século XVIII, momento em que os serviços não estavam presos ao enquadramento das frotas e nem dependentes de uma empresa monopolista. Antes de qualquer incursão analítica, importa reter o seguinte cenário, evidenciado na Tabela 6.1., para o transporte luso-brasileiro como um todo, e não só para Pernambuco.

Tabela 6.1. Características do transporte ultramarino português

Períodos	Características
2ª metade do século XVII a 1751	Frotas com frete livre
1751 a 1766	Frotas com frete regulado
1767 a 1796	Embarcações soltas com frete regulado
1796 a 1807	Embarcações soltas com frete livre

Para Pernambuco esse cenário é ligeiramente distorcido pela atuação da CGPP. Com ela, a diferença foi que o regime de frotas acabou antes que as demais regiões do Brasil, em 1762. Além disso, a companhia tinha ao seu favor uma frota mercantil própria e ainda contratava vasos particulares para atender a demanda da região. Isso favoreceu sua atuação, de vez que poderia realizar serviços sob demanda, e não ao sabor das oscilações de oferta e procura típicas das outras capitanias, como acontecia na Bahia e no Rio de Janeiro, as quais poderiam causar descompasso entre oferta de transporte e oferta de mercadorias.

O frete do açúcar, até 1751, era calculado pela tonelada.⁸⁵¹ Diferente da segunda metade do século, quando as taxas de fretes eram calculadas por meio da multiplicação pelas arrobas. Provavelmente essa mudança na aferição do preço do frete veio junto com a instalação da Mesa de Inspeção. No mesmo momento, em 1751, se regulavam os preços dos fretes do açúcar. A partir daí as taxas teriam um teto, o qual não se poderia ultrapassar. Os ganhos dos transportadores foram inibidos doravante. A Tabela 6.2. mostra alguns preços de fretes praticados antes da regulação.

Tabela 6.2. Taxas de frete do açúcar (1580 a 1720)

Anos	Réis/arroba	Fonte
1580	107	Costa, 2002, p. 371
1590	148	Costa, 2002, p. 371
1600	198	Costa, 2002, p. 371
1610	185	Costa, 2002, p. 371
1620	167	Costa, 2002, p. 371
1630	278	Costa, 2002, p. 371
1639	333	Costa, 2002, p. 371
1664	345	Média de 17 contas de fretes. Os valores variavam de 18, 19 e 21 mil réis por tonelada. As contas encontram-se no d. 753
1704	425	Lisanti, 1973, Vol. 1, p. 139
1710	500	Valores de 14 contas de fretes. Todas contém as mesmas taxas de fretes. As contas encontram-se no d. 2138, d. 2141 e d. 2144.
1713	462	Lisanti, 1973, Vol. 1, p. 159
1714	444	d. 2400
1715	379	d. 2435, d. 2436, d. 2437, d. 2438, d. 2439, d. 2443, d. 2444, d. 2445, d. 2451, d. 2453, d. 2456 e d. 2457
1715	379	Lisanti, 1973, Vol. 1, p. 158, 173 e 174.
1715	296	Lisanti, 1973, Vol. 1, p. 172, 173 e 188
1716	407	Lisanti, 1973, Vol. 1, p. 156-158
1720	370	Lisanti, 1973, Vol. 1, p. 156

Fonte: Os dados coligidos por Leonor Freire Costa são para todo o Brasil. Já os demais são somente para Pernambuco. Os documentos (d) se encontram nos avulsos de Pernambuco no AHU_ACL_CU_015.

⁸⁵¹ COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico, op. cit.*, p. 310, 371 e 377. As contas de frete de Francisco Pinheiro, até 1720, eram com base na razão de réis por tonelada. Uma tonelada volumétrica equivalia a 54 arrobas conforme as conversões feitas pelos contratos notariais observados por Leonor Freire Costa. Ainda em 1664, era utilizada essa conversão que aparece em algumas faturas de fretes de Pernambuco. Cf. 1664, dezembro, 4, Lisboa. CONSULTA do Conselho Ultramarino ao rei D. Afonso VI, sobre a representação dos oficiais da Câmara de Pernambuco e carta do almoxarife da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Gregório Cardoso de Vasconcelos, acerca do açúcar e tabaco que enviaram por conta do dote da Rainha da Grã-Bretanha e Paz de Holanda. Anexos: 27 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 8, D. 753.

Quando veio a regulação em 1751, ela estipulou que o frete do açúcar não poderia ultrapassar a marca dos 300 réis por arroba. Não era um número aleatório. Quatorze anos antes a Mesa do Espírito Santo dos homens de negócio de Lisboa havia proposto o mesmo teto. Já em 1766, ao mesmo tempo em que se aboliram as frotas, foram reduzidos ainda mais os fretes do açúcar, ficando em 250 réis por arroba. Ou seja, as taxas voltaram para os patamares praticados na década de 1620-1630 e eles ficariam assim até 1796.⁸⁵²

A estipulação do preço do frete no começo do século XVII se dava em Lisboa ou no Porto, com os carregadores negociando os encargos de transporte da torna viagem, tratando de registrá-las nos cartórios.⁸⁵³ No começo do século XVIII isso já havia mudado. A negociação do preço do frete também se dava na colônia, entre os mercadores/comissários com os mestres e consignatários das embarcações. Os contratantes, nas praças metropolitanas, poderiam negociar os fretamentos valendo a embarcação toda, ou só uma parte dela. Na colônia, por sua vez, existia a prática de fazer fretamento “à carga, à colheita ou à prancha,” o que quer dizer que o capitão da embarcação ficava aguardando nos portos coloniais os carregadores trazerem suas mercadorias e ali mesmo já se negociavam os encargos de fretes. Essa prática, do ponto de vista do armador, se chamava “tomar praça”⁸⁵⁴ e era a mais utilizada no último quartel do século XVIII, quase que desaparecendo as outras formas de fretamento. Assim, a diferença mais evidente entre o começo do século XVII e o fim do século XVIII é que a negociação dos fretes dos gêneros tropicais foi sendo transferida, paulatinamente talvez, da metrópole para a colônia.

No tempo das frotas, apesar dos fretes livres, havia uma espécie de regulação. Algum tempo antes de a frota chegar ou um pouco depois dela atracar, os mercadores e correspondentes negociavam junto com os armadores (capitães e consignatários das embarcações) e às vezes auxiliados por autoridades, os preços de fretes que deveriam ser praticados durante a estada das embarcações no porto colonial. Isso faria com que as taxas

⁸⁵² Para a regulação de 1751, cf. SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa. vol. 1. op. cit.*, p. 37 e 501. Para o fim das frotas e nova regulação dos fretes em 1766, cf. ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 108v-109. Para a proposta dos homens de negócio da Mesa do Espírito Santo, cf. 28 de fevereiro de 1737. REPRESENTAÇÃO da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócio [em Lisboa] a D. João V, rei de Portugal, sobre medidas para impedir a ruína total dos três principais gêneros do Brasil: açúcar, tabaco e sola, dada à concorrência da produção estrangeira. Alberto Lamego. AL-050-012.

⁸⁵³ COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico, op. cit.*, p. 369-371.

⁸⁵⁴ SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-mercadores no século XVIII. Duarte Sodré Pereira*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1992, p. 122, nota 206.

não fossem muito exageradas, prejudicando os donos das cargas e nem muito baixas, lesando os armadores. Aparentemente, nada disso impedia as oscilações ao sabor dos conflitos europeus. Com a guerra de sucessão espanhola (1701-1714), quando Portugal se alinhou com a Inglaterra, os corsários franceses começaram a aliciar a costa brasileira.⁸⁵⁵ Isso se refletiu na subida das taxas de frete em 1710.

Dependendo da oferta da safra e da oferta de embarcações, os preços poderiam variar. Por exemplo, ao que a Tabela 6.2. indica, os fretes do açúcar em Pernambuco eram da ordem de 379 réis por arroba em 1715, preço atingido, provavelmente, após as negociações entre armadores e carregadores. Quando Julião da Costa Aguiar, em Recife, colocou as cargas nas embarcações para entregar ao seu dono em Lisboa, Francisco Pinheiro, negociou essas taxas até o dia três de agosto em 379 réis por arroba. Mas logo no dia cinco do mesmo mês, ele conseguiu um desconto, e as caixas de açúcar foram a 296 réis a arroba. Ora, isso indica que o armador que selou acordo com Julião estava precisando completar sua lotação, por isso reduziu a taxa.

Os portugueses precificavam o frete do açúcar pelo peso, de início por toneladas e depois por arrobas. A mesma coisa com o algodão. Nunca – pelo menos não nas fontes compulsadas até aqui – eles declaravam os preços de frete por meio de medidas volumétricas. Por outro lado, a formação do cálculo do frete era, ao que tudo indica, realizada pensando no espaço ocupado pela mercadoria nas embarcações. Para o açúcar e algodão isso faz muito sentido. De acordo com Ralph Davis, que observou a economia do transporte na Inglaterra, uma tonelada de algodão ocupava de três a quatro vezes mais espaço que uma tonelada de açúcar.⁸⁵⁶ Essa relação encontra respaldo no caso luso-brasileiro. No tempo em que os fretes eram regulados, o frete do algodão custava 800 réis por arroba, enquanto que o frete do açúcar custava 250 réis. Ou seja, uma arroba de frete de algodão era cerca de três vezes mais cara que uma arroba de frete de açúcar.⁸⁵⁷ De qualquer modo, precificar os fretes pelas arrobas talvez fosse a forma mais prática de mensurar os encargos de transporte do açúcar. Isso porque, nas caixas, já eram marcadas as quantidades de arrobas. Não seria necessário ao armador pesar a caixa, por exemplo.⁸⁵⁸

⁸⁵⁵ SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a sombra. Política e administração na América Portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Cia das Letras, 2006, p. 78-79.

⁸⁵⁶ DAVIS, Ralph. *The rise of English shipping industry*, op. cit, p. 178.

⁸⁵⁷ As referências documentais dos preços de frete serão evidenciadas nas páginas seguintes.

⁸⁵⁸ Knick Harley é de uma opinião diferente. De acordo com ele, até o século XIX o transportador calculava o frete em termos de peso, inclusive o algodão. Só pelo final do século XIX, eles começaram a separar o cálculo do frete entre aquelas mercadorias pesadas e aquelas mercadorias de volume (nesse caso o algodão,

Economizar no volume era uma boa alternativa tanto para o mercador como para o armador. Por exemplo, para reduzir os custos de frete, os mercadores de algodão tentavam reduzir ao máximo seu volume por meio da compressão. Inicialmente, na América do Norte, o algodão era prensado através de prática bem rudimentar, a qual consistia em alguém pular em cima dos sacos para reduzir o seu tamanho e futuramente pela utilização de prensas mecânicas.⁸⁵⁹ Para Pernambuco, já existiam prensas especificamente feitas para isso quase desde o começo de sua produção. Do ponto de vista do transportador, também era interessante diminuir o volume das cargas. Seguindo no caso do algodão, o seu prensamento permitia que sobrasse mais espaço nas embarcações. Procedendo assim, ganhavam-se mais oportunidades de completar a lotação dos vasos com mais cargas e, dessa forma, auferindo mais ganhos de fretes. Entretanto, para o caso do açúcar parece que isso não acontecia. Durante os séculos XVII e XVIII, as caixas foram comportando cada vez mais açúcar, passaram de 31,6 arrobas por caixa em 1710 para 45,8 arrobas em 1805.⁸⁶⁰ O mais plausível, então, é que as caixas aumentaram de tamanho, e nesse caso, ao contrário do algodão, pouca eficiência foi atingida do ponto de vista do transporte. O açúcar foi tomando cada vez mais espaço nas embarcações. Contudo, o essencial seria, nesse ponto da economia pernambucana, otimizar a forma de armazenamento do algodão, que como já se viu, ocupava um volume maior nas embarcações do que o açúcar.

Em resumo, o espaço era importante, mas não era por essa medida que os armadores portugueses e brasileiros precificavam os fretes, na verdade eles o faziam pelo peso. Disso se segue que, quando havia muita oferta de transporte e pouca oferta de mercadorias, os preços de frete baixavam. Isso acontecia quando os preços não eram regulados regamente. Quando eles passaram a ser regulados em 1751, quer houvesse muita ou pouca carga, excesso ou escassez de transportes, as taxas de fretes permaneceriam as mesmas.

que era leve, porém volumoso). Cf. HARLEY, C. Knick. "Ocean freight rates and productivity, 1740-1913: the primacy of mechanical invention reaffirmed". *Journal of economic history*. 48. N. 4. 1988, p. 7-9. Russell Menard também põe mais dúvidas nas assertivas feitas por Ralph Davis. Disse ele, tomando o caso do Caribe britânico, que como o açúcar era uma mercadoria pesada – pelo menos mais pesada que o tabaco – o cálculo do seu frete incidia sobre o seu peso, e não sobre o seu volume. Cf. MENARD, Russell R. "transport costs and long-range trade, 1300-1800: was there a European transport revolution in early modern era", *op. cit.*, p. 246.

⁸⁵⁹ HARLEY, C. Knick. "Ocean freight rates and productivity, 1740-1913: the primacy of mechanical invention reaffirmed", *op. cit.*, p. 7-9.

⁸⁶⁰ Conferir Tabela 4.3., no capítulo 4.

O essencial a reter das Tabelas 6.1 e 6.2. e do cenário acima esquematizado, de modo a ter um diálogo mais direto com as questões fundamentais do transporte ultramarino, e por extensão, dos debates sobre os custos de transação, é que os fretes praticados na rota colonial brasileira – o circuito, de longe, mais importante para o reino - foram reduzidos e forçados a ficarem num patamar de estagnação. Isso, entretanto, não é prova de que houve eficiência no transporte e que daí se reduziram os encargos. Antes, a redução e regulação das taxas de frete se deram por eleição de prioridades. Primeiro, garantiam-se taxas baixas e favoráveis aos carregadores e os armadores deveriam se contentar com os preços fixados.

Mas porque a regulação dos fretes? A legislação de 1751 que assim procedeu era muito clara. Os fretes do açúcar foram postos em um patamar fixo de 300 réis por arroba porque antes “encareceram em repetidas ocasiões com tal exorbitância, que o valor dos gêneros não podia sofrer o custo do transporte.”⁸⁶¹ Uma medida clara para salvaguardar os interesses do comércio e não do transporte. Quinze anos depois disso, questões envolvendo fretes na rota colonial voltariam para a mesa de discussão, mas agora passando pelo crivo da Junta do Comércio e por outra razão: a abolição das frotas. Uma passada de vista por esse evento é fundamental para se compreender a nova redução das taxas de fretes, que passaram de 300 réis por arroba para 250 réis por arroba.

É pelo alvará de 1766, que extinguiu as frotas para o Rio de Janeiro e Bahia, que se têm maiores informações acerca dessa mudança fundamental na navegação do Atlântico e por aí se vê como transporte, comércio e financiamento estavam intimamente conectados. Das quatro razões para se abolirem as frotas, três envolviam diretamente o crédito. Eis as justificativas: 1) Os gêneros nos países tropicais se estragavam ou se perdiam por causa do alongado tempo em que ficavam nos trapiches esperando as frotas (chega-se mesmo a dizer que “frotas” e “atraso” eram inseparáveis). 2) Os interessados no comércio com as ditas praças eram prejudicados, já que tinham que esperar “dois, três, quatro anos pelos seus pagamentos e retornos”, e isso lhes causava danos, uma vez que

⁸⁶¹ SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa. vol. 1. op. cit.*, p. 37 e p. 501.

tinham credores para pagar. 3) O atraso das frotas favorecia que “diversos correspondentes moradores na mesma capitania” trabalhando com “cabedais alheios”, e com “enganos e dolos” em suas intenções, alongassem mais o retorno dos créditos avançados, os quais poderiam, se as frotas fossem abolidas, “ter girado nas praças de Lisboa e do Porto, em comum benefício”. 4) E quando os donos do capital recebiam as notícias “da má fé dos seus correspondentes” tinham que esperar a frota futura para acionarem algum tipo de resposta e, mesmo assim, estas “chegam tão tarde que já não servem para remediar o dano, mas só para acabarem de descobrir as ruínas que lhe tem causado.”⁸⁶²

Quando a navegação estava sobre esse regime, os preços dos fretes incorporavam alguns custos que residiam no próprio fardo que eram as frotas. Os preços de fretes (dos açúcares, tabacos, couros e outros produtos) sob o regime de frotas levavam em conta as demoras em porto das embarcações, “esperando as cargas, com a maior despesa das comedorias e soldadas das suas equipagens.” No entanto, com os registros soltos “veio a despesa dos ditos navios de comércio a ser muito mais diminuta e os interesses dos que neles navegam a ser acrescentados com as vantagens que por si mesmas se fazem manifestas”. A Junta do Comércio defendia, assim, diante da diminuição dos custos de transporte, que todos os fretes fossem reduzidos, porque estavam muito caros.⁸⁶³

Os membros diretivos da Junta deixavam transparecer, abertamente, a sua preferência por nenhum tipo de regulação de fretes, opinião compartilhada por todos. Diziam que o que valia antes do registro solto eram tetos (os carregadores e proprietários de embarcações negociavam entre si os valores; entretanto, para o açúcar, por exemplo, o preço do frete nunca poderia ser maior que 300 réis a arroba.) A Junta queria continuar com esse modelo, pois “por uma parte, se coíbe o excesso antigamente praticado de obrigar os carregadores a exorbitantes fretes, e pela outra parte, se lhes deixa a mencionada esperança de poderem conseguir esse maior lucro”.⁸⁶⁴

Para regularem os preços dos fretes deveria ser levado em consideração, acima de tudo, o tempo: a duração da viagem em si e os estacionamentos em porto. Deveriam ser levadas igualmente em conta as viagens de ida e volta, por isso todos os produtos

⁸⁶² ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 108v-109 de 1766.

⁸⁶³ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 130v de 1766.

⁸⁶⁴ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 133, de 1766.

receberam estipulações de preços de fretes, até os produtos exportados por Portugal.⁸⁶⁵ A Junta fez um cálculo em que chegava a 50 réis por arroba de frete pelo açúcar se os preços fossem rigidamente fixados. Mas como queriam que valesse o sistema de tetos, cuja “liberdade, e as suas úteis consequências têm feito à navegação”, haviam proposto preços-limites que, de acordo com eles, beneficiariam ambas as partes, a carregadores e armadores.⁸⁶⁶ Assim, com a abolição das frotas, a Junta aconselhou que os fretes para o açúcar não poderiam passar de 250 réis a arroba, os atanados 320 réis cada, couros em cabelo a 250 réis e meios de sola 160 réis.⁸⁶⁷ Eles não deliberaram sobre o algodão, pela simples razão de ser um produto com pouca projeção no mercado mundial naquele momento, pelo menos do ponto de vista do algodão brasileiro. Porém, até 1796, o frete do algodão era regulado, não podendo passar da marca de 800 réis por arroba.

Em vista dos conselhos da Junta - e ainda consultando a Companhia de Vinhos do Alto-Douro e os ministros de seu reino – o rei estipulou que os fretes para o Brasil tivessem o seguinte teto: as fazendas secas (exceto ferro, chumbo, cobre e aço) não sofreriam modificações, ficando em 200 réis por quintal. Os molhados em geral ficariam em 110 réis por cada pote. Os vinhos teriam uma taxa à parte. As pipas de vinho para o Rio pagariam 8.000 réis, para a Bahia 7.200 réis e para Pernambuco 6.400 réis.⁸⁶⁸ Já os fretes do Brasil para Portugal, o rei acatou todas as sugestões de valores que a Junta do Comércio deu, com exceção dos meios de sola que ficariam com um teto de frete de 150 réis.⁸⁶⁹ E a prática não estava muito longe da lei. Se algum armador praticasse preços maiores que os tabelados, poderia enfrentar processos no Juízo da Índia e Mina e mesmo nos pleitos em que o carregador era um devedor confesso. Manuel Pereira dos Santos, por exemplo, devia 50.800 réis de fretes de solas que o navio de José Bento Alves da Cunha havia trazido de Pernambuco. Devia e confessava a dívida, porém argumentava que José Bento havia lhe pedido frete de 250 réis por sola, enquanto que o preço máximo permitido era de 150 réis. José Bento acabou por perder a causa e teve que acertar os fretes de acordo com a lei.⁸⁷⁰

⁸⁶⁵ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 133-133v, de 1766.

⁸⁶⁶ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 135, de 1766.

⁸⁶⁷ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 136-136v, de 1766.

⁸⁶⁸ Os preços decrescentes do frete do vinho, talvez tenha à ver com as distâncias. O vinho para Pernambuco era mais barato porque a distância era menor.

⁸⁶⁹ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 139, de 1766.

⁸⁷⁰ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mc. 40, n.º 6, cx. 227. Viagem de 1782. Processo de 1784.

O tão mencionado e ideado teto acabou se tornando uma espécie de “congelamento” de preços na verdade. No levantamento realizado por meio de 236 processos de dívidas de fretes que foram parar no Juízo da Índia e Mina, entre 1780 a 1807, vê-se isso muito claramente. Nenhuma conta de frete foi negociada abaixo dos preços-tetos estipulados em 1766, os quais tiveram fim em 1796.

Mais uma mudança importante deve ser ressaltada. No tempo das frotas, os fretes do Brasil costumavam ser pagos 18 meses depois de a viagem ser completada em Portugal. Com o fim dos comboios, a Junta pedia que o tempo fosse diminuído para 10 meses, cismados de que os encargos do sistema de frotas fossem transferidos para o novo sistema de registros soltos e, acima de tudo, porque não achavam justo que os fretes demorassem tanto tempo a serem pagos.⁸⁷¹ E, em 12 de maio de 1766, o rei mudava o tempo de paga dos fretes do Brasil para Portugal. Isso era necessário, pois uma vez as frotas extintas, os navios podiam fazer mais viagens e, portanto, os pagamentos deveriam ser mais rápidos para financiar viagens próximas. Dalí em diante, o tempo de pagamento dos fretes seria acordado entre carregadores e proprietários de navios.⁸⁷² Mais de trinta anos depois, em 1804, Bernardo Miguel de Faria, proprietário do bergantim *Santo Antônio do Porto* que fazia a rota de Pernambuco, informava que era “costume” cobrarem os fretes depois de um ano a embarcação ter chegado a Lisboa.⁸⁷³ Poderia ser o costume, uma normatividade não regulada que a maioria dos carregadores e proprietários acertassem entre si, mas nos processos do Juízo da Índia e Mina são muitos os casos de fretes vencidos há mais de um ano. Um exemplo extremo é o do navio *São Luis Afortunado*, cujo proprietário Bento Alves da Cunha, em 1788, ainda estava cobrando os fretes de uma viagem feita em 1780.⁸⁷⁴

Ressalte-se, o que isso significava é que os ganhos do transporte ficavam logo atrás dos ganhos do comércio. Para serem pagos, os transportadores deveriam – seguindo alguma lei ou simplesmente seguindo o costume acordado entre as partes – esperar a venda dos gêneros dos comerciantes. A rentabilidade do setor dependia dos lucros do comércio, portanto. Quando ia fazer cobrança de fretes pelo Juízo da Índia e Mina, um dos maiores armadores da década de 1780, Francisco Higino Dias Pereira, argumentava em 1784, que

⁸⁷¹ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 135v e 137v-138.

⁸⁷² ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 110, f. 140v-141.

⁸⁷³ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 114, n.º 4, cx. 114.

⁸⁷⁴ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 4, n.º 8, cx. 270.

todas as mercadorias que vêm nos navios, e que são desembarcadas na alfândega, estavam "tacitamente hipotecadas aos fretes dos mesmos navios" e que quem retirava as mercadorias dali era o responsável pelo pagamento dos fretes, sublinhando que era uma prática "do estilo da praça". Mesmo quando a mercadoria era vendida, ainda dentro da alfândega, era da responsabilidade do comprador pagar os fretes. Somente quando o mesmo não tinha bens para pagar é que a cobrança cairia sobre o vendedor das mercadorias.⁸⁷⁵

Num outro caso, o comerciante Antônio José Rodrigues argumentava que, embora fosse comissionário de umas caixas de açúcar que vieram em seu nome em 1788, ainda dentro da alfândega, as havia vendido a João Antônio de Amorim Viana, "negociante bem conhecido e abonado", e argumentava que as caixas ainda estavam "cativas de fretes e de direitos", ou seja, essas taxas ainda não haviam sido pagas. Era natural, então, que João Antônio Amorim Viana as pagasse, porque "na forma do estilo do comércio e de direito, só tem obrigação de pagar aquele que comprou e em cujo nome as caixas foram despachadas e saíram da mesma Alfândega." Isso era provavelmente verdade, uma vez que a sentença do Juízo da Índia e Mina, vinda somente em 1792, foi a favor de Antônio José Rodrigues, demandando que quem deveria pagar os fretes era João Antônio de Amorim Viana.⁸⁷⁶

E de fato, a grande maioria dos processos analisados, mostra que as cobranças caíam sobre os compradores que retiravam as mercadorias de dentro ou de fora da alfândega. Entretanto, existiam exceções. Manuel Rodrigues de Aguiar, em Pernambuco, mandou consignado a Manuel Joaquim Martins, em Lisboa, 818 couros. Ainda com os couros dentro da alfândega, Manuel Joaquim Martins os vendeu a Lourenço Mense, que foi a pessoa que de fato retirou os gêneros da alfândega. O procurador de fretes da embarcação argumentava que Manuel Joaquim Martins, como "consignatário da mercadoria e vendedor dela", deveria pagar os fretes, e não o comprador.⁸⁷⁷ Casos desse tipo poderiam acontecer quando o comprador estava em processo de falência, e sendo assim, impossibilitado de pagar os fretes.⁸⁷⁸

⁸⁷⁵ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 13, n.º 11, cx. 200.

⁸⁷⁶ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 25, n.º 9, cx. 212.

⁸⁷⁷ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 50, n.º 16, cx. 237.

⁸⁷⁸ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 3, n.º 7, cx. 288.

Independentemente do responsável da paga dos fretes, se era o comprador ou o vendedor, essas disputas deixam claro o privilégio que os carregadores tinham nessas operações. Seja pelo costume ou pela lei, os mercadores esperavam primeiro os lucros com as vendas de suas mercadorias e só depois pagavam os fretes, e que, pelo atraso, poderiam ser transformados em dívidas de fretes. Esse conflito é explicitado no seguinte caso: João Antônio de Miranda relatava numa carta, em fevereiro de 1805, que não pagava os fretes devidos de sacas de algodão, de uma viagem de 1802, "por não ter o dinheiro, pois que o meu negócio é para o Brasil e como dali nada me tem vindo, por isso tenho faltado contra o meu desejo."⁸⁷⁹ Regulação de fretes e com pagamentos alongados foram duros golpes ao setor do transporte português. Quem ganhava com isso era, como se disse, o setor mercantil.

Afora os carregadores, a regulação dos fretes deve ter tido consequências positivas para o setor produtivo, principalmente para aqueles que viviam nas regiões distantes do porto do Recife. O mapa que informa a distribuição geográfica dos engenhos da capitania de Pernambuco e suas anexas⁸⁸⁰ é nítido em informar a grande dispersão dessas unidades produtivas. Eram os senhores de engenho os responsáveis por arcar com os custos de deslocamento dessas regiões remotas até o porto, onde, por sua vez, vendiam as caixas aos mercadores. Isso quer dizer que, se os fretes fossem livres, possivelmente os mercadores exigiriam preços maiores ao açúcar de modo a já embutir nessa operação os preços futuros que pagariam pelo transporte oceânico. Mas isso não acontecia, já que, mais uma vez, as taxas de fretes eram estáticas, poupando os produtores de mais gastos.⁸⁸¹

Nesse cenário de regulação, de 1751 a 1796, desaparece aquela contradição entre o agente que realizava a função conjunta de armador/carregador, tão comum ao mundo britânico e ao mundo luso dos seiscentos. Com frete livre, o “carregador procuraria um serviço de baixo custo; como proprietário, visaria fixar os fretes ao mais alto preço possível.”⁸⁸² Com frete regulado, isso deixa de ser um problema. É, talvez, da não regulação do preço do frete que podem se abrir brechas para uma maior divisão do trabalho. Agora, num mercado de fretes no qual as taxas eram tabeladas, essa separação

⁸⁷⁹ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mc. 102, n.º 2, cx. 102.

⁸⁸⁰ Cf. mapa no capítulo 1.

⁸⁸¹ Essa ideia foi inspirada no artigo de WALTON, Gary. “A Measure of Productivity Change in American Colonial Shipping.” *The Economic History Review*, vol. 21, no. 2, 1968, p. 269-270.

⁸⁸² COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico*, op. cit., p. 395 e 424. DAVIS, Ralph. *The rise of English shipping industry*, op. cit., p. 90 e 98.

era mais difícil de ocorrer. Isso fazia com que o comércio e o transporte estivessem mais amalgamados no mundo português do que, por exemplo, na Inglaterra. Contudo, nesse contexto luso-brasileiro, apesar de um ramo ser preterido em relação ao outro, os agentes poderiam ser os mesmos. O setor transportador foi prejudicado, mas não seus agentes, de vez que eles se apoiavam no comércio também.

Por um lado, a marinha mercante portuguesa que operava nos circuitos coloniais passou boa parte da segunda metade do século XVIII em relativa tranquilidade, de vez que não enfrentava concorrência das marinhas mercantes de nações estrangeiras. Por outro lado, viu suas oportunidades de ganho inibidas pela regulação das taxas de fretes. E já que o preço era um só, a competitividade diminuía e fazia diminuir também mudanças em direção a uma maior eficiência. Ao mesmo tempo, por costume mercantil, tinha que esperar os ganhos do comércio para depois ser embolsada. Isso tudo favoreceu que o setor se tornasse pouco afeito a otimizações. A pouca afeição aos melhoramentos pode explicar a baixa na razão marinheiros/toneladas. A CGPP conseguiu aumentar a razão para uma média de 1 homem que conseguia cuidar de 9 tonelada. Mas já em 1784 essa razão diminuiu. Nesse ano, um marinheiro lidava com somente 7,4 toneladas e em 1790, nova queda, com uma razão de um para 7,05.⁸⁸³ Diferente, portanto, do cenário naval britânico. Em 1766, a média de tonelagem por homem dos navios que entraram em Londres vindos das Índias Ocidentais, Virgínia e Mariland, variavam de 7,9 a 18,7.⁸⁸⁴

Isso explica também porque as embarcações em Portugal não tinham tantos proprietários como na Inglaterra. Os ganhos pequenos devido a regulação, levavam poucos a participarem na propriedade naval. O que é verdade quando se compara a razão proprietário/embarcação entre o caso português e o caso britânico. Em 1759, a CGPP comprou 16 embarcações de 43 proprietários, o que dá uma proporção de 2,6 proprietários por embarcação.⁸⁸⁵ Numa coleta de vendas e construções de embarcações que atuaram na rota de Pernambuco – extraídas dos cartórios de Lisboa e do Juízo da Índia e Mina – entre 1780 e 1807, encontraram-se 14 registros que informam o número de proprietários.

⁸⁸³ Cf. Tabela 3.1 e Apêndice I – Tabela 1. IG.

⁸⁸⁴ DAVIS, Ralph. *The rise of English shipping industry*, op. cit, p. 73.

⁸⁸⁵ Em 14 de setembro de 1759 aconteceu, na casa de José Rodrigues Bandeira, homem de negócios, cavaleiro professo na Ordem de Cristo e provedor da recém-criada CGPP, a compra e venda da primeira leva das embarcações que comporiam a frota da companhia. Todos os pagamentos aos vendedores eram feitos em troca de ações da CGPP. E todos os contratos de venda estão registrados no ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa, entre os livros de notas 14 e 15, Cx. 3. O tabelião Manuel Inácio da Silva Pimenta, no caso, foi a residência de Bandeira para registrar as vendas e compras. Os vendedores compareciam pessoalmente ou eram representados por procuradores.

Foram quatorze embarcações compradas, ou construídas, por 31 indivíduos, o que dá uma razão de 2,2 proprietários por embarcação. Todos esses dados estão contidos nas tabelas abaixo. Essas informações contrastam com a estrutura da propriedade naval britânica, já que segundo um levantamento feito por Ralph Davis, 53 embarcações possuíam 338 proprietários em meados do século XVIII, o que dá uma razão de 6,3 proprietários por embarcação.⁸⁸⁶

⁸⁸⁶ DAVIS, Ralph. *The rise of English shipping industry*, op. cit, p. 90, 98 e 100.

Tabela 6.3. Vendas de embarcações para a CGPP (1759 a 1760)

Fonte	Data	Embarcação	Tipo	Proprietário	Valor (réis)
1	14/09/1759	N. S. da Piedade, e Senhor Jesus de Bouças	Navio	João Rite de Araújo, Luis Pereira Viana, Pedro Martins Gonçalves, Antônio da Costa Cardoso, Leandro de Castro e Domingos Pires Martins	14.400.000
2	14/09/1759	N. S. Madre de Deus, S. José e Almas	Corveta	Patrício José de Oliveira	4.200.000
3	14/09/1759	N. S. do Rosário, Santo Antônio e Almas	Galera	José Alves Bandeira e José Ferreira da Fonseca	4.300.000
4	14/09/1759	N. S. da Arrabida e Santana	Galera	Antônio Cardoso Saldanha	4.100.000
5	17/09/1759	N. S. da Boa Viagem e Corpo Santo	Navio	Manuel Correia de Araújo, José Correa de Freitas e Clara Josefa de Campos	7.200.000
6	17/09/1759	Santíssimo Sacramento	Navio	José de Pinho e Souza, Antônio da Costa Cardoso, Domingos Francisco Guimarães e Manuel da Costa	4.850.000
7	24/09/1759	Rosário da Senhor, São Francisco Xavier	Galera	Nicolau Teixeira Aguiar Figueiredo	2.900.000
8	28/09/1759	Santo Antônio de Val de Piedade	Navio	João de Araújo Lima, João de Oliveira Gouvim, Manuel Afonso Rigueira, Manuel Alves Fetal e Francisco Xavier Fetal	6.000.000
9	28/09/1759	N. S. da Conceição, S. José e S. João Batista	Navio	João de Oliveira Gouvim, Antônio Pinheiro Salgado, Manuel Gomes Leitão, Manuel Dias de Almeida e Constantino Manço	4.400.000
10	01/10/1759	N. S. do Rosário e S. José	Nau	Alberto Mayer e Companhia	12.960.000
11	26/10/1759	N. S. da Boa Viagem e S. José	Navio	José Gonçalves de Souza	5.900.000
12	29/10/1759	Bom Jesus da Trindade e Sanatana	Navio	João Batista Monteiro Júnior e Luis da Costa Monteiro	5.600.000
13	19/12/1759	S. José Rei de Portugal	Navio	Luis Rodrigues Caldas, João Rodrigues Caldas, Manuel Antônio Pereira, Domingos Dias da Silva e Francisco José	9.167.000

CAPÍTULO 6. O TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL

14	14/01/1760	N. S. do Bomsucesso	Navio	José Francisco da Cruz, Joaquim Inácio da Cruz e Gaspar Barbosa Carneiro	8.000.000
15	14/01/1760	N. S. do Rosário, São Domingos	Galera	Joana Teresa de Almeida e Antônio Rodrigues	5.400.000
16	30/01/1760	Senhor Jesus dos Navegantes e São João	Galera	Miguel Rodrigues Colaço	6.000.000

Fontes:

- 1 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 20-20v.
- 2 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 21-21v.
- 3 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 22-22v.
- 4 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 23-23v.
- 5 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 24-25.
- 6 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 25v-26.
- 7 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 29-29v.
- 8 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 36-36v.
- 9 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 37v-38v.
- 10 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 40-41.
- 11 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 55v-56v.
- 12 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 56v-57v.
- 13 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 15, f. 4v-5.
- 14 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 15, f. 21v-22.
- 15 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 15, f. 22v-23v.
- 16 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 15, f. 49v-50v.

Tabela 6.4. Compras e construções de embarcações (1780 a 1807)

Fonte	Data	Embarcação	Tipo	Proprietário	Valor (réis)
1	09/02/1780	São Boaventura e São José	Nau	Manuel Caetano de Melo	24.000.000
2	05/12/1781	N. S. do Nazareth e S. Ana, Invencível	Navio	Luis Antônio da Piedade	20.000.000
3	23/10/1786	Santíssimo Sacramento, Nossa Senhora do Carmo, Pérola do Mar	Navio	Joaquim Leocadio da Fonseca, João Afonso Rigueira, Luis Pereira Brandão e Bernardo José Luis Vieira	28.000.000
4	03/06/1787	N. S. do Rosário, Prazeres e Almas, Espada de Ferros	Navio	Salvador de Souza Braga	46.400.000
5	03/06/1787	Espírito Santo e Rosário, Pensamento Feliz	Navio	Raimundo Xavier e Manuel Coelho da Silva	40.000.000
6	28/09/1791	N. S. da Piedade, Flor da América	Galera	Antônio Luis da Piedade	3.200.000
7	02/01/1792	N. S. da Conceição	Sumaca	José Meireles Lima, Luis de Moraes e Melo, Vicente José de Carvalho e Manuel Ferreira Neves	2.460.000
8	19/02/1792	S. Antônio, Delfim	Navio	Felipe José Rodrigues de Aguiar, Tomás Lourenço, João Rodrigues Ferreira Viana e Luis Rodrigues Ferreira	6.610.000
9	13/03/1794	Águia do Douro	Corveta	Manuel José Duarte Guimarães e José Fernandes de Matos	5.600.000
10	29/10/1794	Jesus, Maria e José, Boa União	Galera	Antônio Simões da Costa e José Teixeira Pinto	9.800.000
11	15/10/1796	Flora	Galera	José Nunes da Silveira	6.000.000
12	30/05/1802	Gratidão	Navio	José Bento de Araújo, Domingos Afonso Ferreira, Antônio Marques da Costa, José Antônio dos Anjos e José João Gonçalves	21.750.000
13	19/12/1804	Flor de Una	Galera	José Luis da Silva	6.180.000
14	08/10/1807	Vitória de Portugal	Navio	Manuel da Fonseca e Joaquim José de Souza	7.000.000

Fontes:

- 1 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 16, liv. 78, f. 16v-19.
- 2 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 101, liv. 610, f. 70-71.
- 3 ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 133, liv. 632, f. 11v-12.
- 4 ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 8, n.º 7, cx. 274, f. 10-10v.
- 5 ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 8, n.º 7, cx. 274, f. 10-10v.
- 6 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 139, f. 38v-39v.
- 7 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 140, f. 42-43v.
- 8 ANTT, 3º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 154, liv. 725, f. 17v-19.
- 9 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 149, f. 78v-79.
- 10 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 109, liv. 660, f. 87-89.
- 11 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 670, f. 6v-7v.
- 12 ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 38, liv. 203, f. 92v-93v.
- 13 ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 27, n.º 13, cx. 27
- 14 ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 41, liv. 224, f. 52.

O sistema de frotas, uma medida econômica e de segurança secular, era também uma forma de regulação do mercado. Entretanto, chamar o período posterior a 1766 de comércio livre, não seria o correto, já que os preços de fretes eram regulados. O mais curioso é que foi em Pernambuco, por meio da CGPP, uma instituição de monopólio, que se deu cabo às frotas comboiadas, que era também uma forma de sistema regulatório. A CGPP podia fazer isso sem grandes custos, já que ela tinha o controle de tudo o que entrava e saía da sua área de influência, pouco importando se o transporte seria feito através de embarcações soltas ou com grandes escoltas navais. A liberdade concedida aos vasos para zarparem sem a necessidade de escoltas deu, isto sim, maior rapidez ao giro mercantil dos negócios. Dava à companhia maiores vantagens na concorrência com os gêneros das outras regiões do Brasil. E leva a conjecturar que as praças da Bahia e Rio de Janeiro, sentindo os efeitos favoráveis que Pernambuco vinha alcançando, pressionassem as instâncias metropolitanas para colocarem fim às suas respectivas frotas. Isso é tão mais plausível quando se lê as correspondências trocadas e entre a Junta da CGPP, em Lisboa, com os Intendentes e Deputados da mesma, em Pernambuco.

Em 1763, esse alto escalão da companhia planejava comprar açúcares em Pernambuco pela menor preço possível, porque estavam de olho na iminente chegada das frotas baianas e cariocas que iriam inundar Lisboa com açúcar.⁸⁸⁷ A CGPP tinha a seu favor, em relação a outras praças, um controle conjunto sobre o transporte e o comércio. Com a navegação solta, os gêneros chegavam mais rapidamente a capital, antes dos açúcares de outras capitânicas, possibilitando maiores lucros à CGPP. Em 1764, a Junta da CGPP deixava isso claro, suplicando à Direção em Pernambuco que expedisse os navios

“com toda a brevidade sem que seja preciso esperarem uns pelos outros, mas fazendo sair logo o primeiro que se achar pronto, e assim os mais, **pois será muito útil para os açúcares que chegarem antes da frota da Bahia**, pois com a sua demora poderá ter este gênero mais pronta saída.”⁸⁸⁸

Após o fim do monopólio da CGPP em 1780, a regulação dos preços do transporte estipulada em 1766 passou a valer para Pernambuco e ficou assim até o começo do período de guerras. Quando os conflitos europeus começaram a engrossar, com seus efeitos reverberando no Atlântico português em fins de 1795, os custos para se financiar

⁸⁸⁷ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 56v.

⁸⁸⁸ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 73. Grifo meu. Pedido semelhante se encontra no fólio 81v. Aqui a Junta escrevia que um mês ou três semanas a menos de demora em Pernambuco poderiam ter resultados muito positivos para os açúcares em Lisboa.

uma viagem aumentaram. A Junta do Comércio entregou parecer ao rei argumentando em favor de abolir a regulação dos fretes, deixando-os ao arbítrio das partes, dos carregadores e armadores, até o fim dos conflitos na Europa. Esse foi um pedido, na verdade, vindo dos proprietários de navios. Escreviam eles que os lucros com o transporte eram insuficientes para pagar as próprias despesas da navegação. Os prêmios dos seguros haviam subido, existia carestia de mão de obra e de materiais, e as soldadas aumentaram, tudo devido ao risco que a conjuntura de guerra acarretava.⁸⁸⁹

Durante a década de 1780 até 1793 a situação de Portugal frente aos conflitos europeus foi de tranquilidade. Foi, contudo, nas reverberações da revolução francesa, em 1789, que as coisas começaram a se complicar. Apesar das investidas das coalizões europeias contra os revolucionários entre 1791 a 1792, foi só com a execução do rei Luiz XVI, em 1793, que foram se tomando medidas sistemáticas para minar o novo governo francês. Como contra resposta, os franceses declaram guerra à Inglaterra. E por extensão, Portugal toma o partido inglês, jogando-se dentro da órbita dos conflitos. Já se sabe que a sua inserção nas disputas teve consequências na economia. A partir de 1793, diminuem-se os contatos comerciais com a França e os custos para proteger o tráfego e o tráfico Atlântico aumentaram.⁸⁹⁰

Tão ou mais grave quanto essa declaração de guerra entre as duas maiores potências foi a mudança de posição da Espanha dentro do conflito. Em meados de 1795, os espanhóis assinam um tratado de paz com a França e em outubro 1796 declaram guerra a Inglaterra.⁸⁹¹ Do ponto de vista do tráfego ultramarino português no Atlântico, a migração da Espanha para o lado dos franceses teve repercussões mais profundas, pois foi a partir daí que devem ter se intensificado ainda mais os ataques as embarcações portuguesas e logo no ano seguinte os fretes deixaram de ser regulados.

Apesar de 30 anos livres do fardo que eram as frotas, os proprietários de navios pouco poderiam lucrar com o seu negócio, uma vez que as suas possibilidades de rentabilização de capitais haviam sido limitadas pela regulação dos fretes timbradas no alvará de 1766. Em 1796, apesar de seus argumentos terem coerência, apelando para a

⁸⁸⁹ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 130, f. 67-68v.

⁸⁹⁰ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*, op. cit, p. 100-101.

⁸⁹¹ Ibidem, p. 101 e 106.

gramática dos custos que os conflitos europeus infligiam nos serviços de transporte, viram na conjuntura de guerra a possibilidade de maximizarem seus ganhos.

O perigo era real. Já em 1793, Martinho de Melo e Castro advertia aos governadores de Pernambuco, Bahia, Pará e Maranhão, dos riscos que todas as capitanias corriam por causa da probabilidade dos ataques franceses. Recomendava mesmo que as embarcações mercantes não saíssem dos portos, mas se saíssem que o fizessem com a “devida cautela” e que não carregassem dinheiro.⁸⁹² A princípio as embarcações continuaram saindo do porto, como informam os mapas de carga. E os próprios interessados nas cargas de uma embarcação fizeram um abaixo assinado reconhecendo a ameaça, com o capitão do navio dando garantias ao governador de Pernambuco que estava indo com os apetrechos para “defender-se de qualquer insulto que pudessem ter pelos navios franceses”.⁸⁹³

Em 1795 aparece o primeiro registro, em Pernambuco, de apressamento de navios portugueses pelos franceses. Em 2 de maio daquele ano, “a dois graus ao Norte do Equador”, três vasos saídos da corte - um em direção ao Rio de Janeiro, outro em direção a Bahia e outro indo para Pernambuco – haviam sido capturados por uma “divisão francesa” composta por uma nau, três fragatas e dois brigues. Os 207 tripulantes ficaram sete dias sobre custódia dos inimigos e quando a água começou a escassear, foi dada permissão aos portugueses utilizarem um navio para chegarem ao porto brasileiro mais próximo. A viagem desses portugueses poderia ter sido mais fácil se os franceses não tivessem “saqueado e destruído o navio”, “cortando-lhe o mastro” e “as ancoras, deixando-lhe só uma, e as quatro velas mestras”. Dificuldades que só faziam concorrência com os dois tonéis de água que os franceses deixaram para o consumo das duas centenas de tripulantes. Por sorte, um navio português, em direitura para Pernambuco, avistou a embarcação e a socorreu com alguns mantimentos e embarcou alguns de seus tripulantes.

⁸⁹² 1790, janeiro, 19, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo informações acerca do resultado do plantio da linhaça canema, vinda do Reino e distribuída na dita capitania. Anexos: 9 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 171, D. 12078.

⁸⁹³ 1793, junho, 8, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, sobre a execução da ordem recebida referente a saída dos navios do porto do Recife e a situação com os franceses, informando que a corveta Santa Rosa e o navio Invencível apresentaram equipamentos suficientes para uma possível defesa caso sejam abordados pelos franceses. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 184, D. 12763.

⁸⁹⁴ No ano seguinte a ameaça estava mais próxima, porque foi dado saber que navios de corso franceses rondavam a costa de Recife e Olinda. ⁸⁹⁵

Foi entre 1793 a 1797 que as embarcações particulares começaram – aparentemente por decisão própria - a remediar as ameaças francesas navegando conjuntamente, cada vez mais, em grupos pequenos, tanto na ida como na volta da colônia. Foi uma medida que não deve ter funcionado muito bem, pois em 1797, por determinação de Sua Majestade, foi ordenado que as embarcações entrassem mais uma vez no sistema de frotas comboiadas. A medida começou a ser posta em prática em Pernambuco no ano seguinte. Dava-se liberdade para que as embarcações não se sentissem obrigadas a se juntarem aos comboios, contanto que elas fossem em grupos de três embarcações, ao menos, e que partissem “bem armados de artilharia e tropa, de modo que se possam defender dos corsários que nos tem feito considerável prejuízo.” ⁸⁹⁶

No período em que os comboios foram reabilitados ressurgiram os problemas de embarcações que se apartavam das frotas. Mesmo em casos em que a Junta do Comércio autorizava a saída sem comboio. Geralmente quando alguns proprietários de navios pediam para sair de Lisboa sem comboio o faziam em conjunto, prometendo irem em conserva até o final do destino. Entretanto, logo quando saíam de Lisboa as embarcações se separavam. Os proprietários de navios e negociantes de Lisboa culpavam os capitães das embarcações por esse problema, de vez que os capitães tinham interesses em chegar mais cedo aos seus portos de destino para venderem, com melhores preços, as suas próprias e “insignificantes” mercadorias. ⁸⁹⁷

⁸⁹⁴ 1795, junho, 8, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interinamente da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa [Coutinho], sobre ter chegado a barra de Pernambuco, o navio português Nossa Senhora do Carmo e São José, Aparecida, trazendo a bordo as equipagens e passageiros de três navios presos pelos franceses ao norte do Equador, informando as providências tomadas e remetendo a cópia do termo, a relação de passageiros e as equipagens dos ditos navios. Anexos: 5 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 188, D. 13038.

⁸⁹⁵ 1796, setembro, 7, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interino da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre os navios de corso franceses que rondam àquela costa, as medidas tomadas para guarnecê-la, e relatando as necessidades existentes naquela capitania para acudir em um momento como aquele. Anexos: 15 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 194, D. 13377.

⁸⁹⁶ 1798, janeiro, 10, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre a execução dada a ordem para não permitir que saia nenhum navio sem comboio, exceto se forem três ou mais juntos, bem armados com artilharia e tropa para defenderem-se dos corsários. Anexos: 10 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13683.

⁸⁹⁷ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 131, f. 18v-19.

Contudo, os senhoriais interviam nesses assuntos também remetendo embarcações para Pernambuco, mesmo sem escolta alguma. Em janeiro de 1798, Filipe Ribeiro Figueiras, provavelmente o proprietário da galera *N. S. da Paz e Triunfo*, dava explicações do porque a galera sair sem comboio e sem autorização para Pernambuco. Justificava, primeiro, que a demanda dos povos de Pernambuco por mantimentos da Europa era muito grande, e que uma vez passando fome e como produtores de efeitos que pagam “grandes direitos” ao rei, eles mereciam serem atendidos com produtos que levava na sua galera. Segundo, que já fazia três meses que estava esperando formar frota e que esse tempo foi o suficiente para ver “perdida toda a sua especulação”. Tentava tranquilizar o monarca e a Junta do Comércio garantindo que a embarcação foi com “14 pessoas de artilharia, quatro pedreiros, armamento branco, pólvora, bala, metralha, e todo o necessário para se poder defender.” Diante de tudo isso, Filipe “se animou a mandá-la.” A Junta do Comércio, particularmente achava que, apesar de merecer punição, o réu não deveria ser tão castigado.⁸⁹⁸

Ainda em 1798, a Junta do Comércio fazia saber que as embarcações que se apartassem dos comboios deveriam pagar 800.000 réis de pena e que os mestres fossem presos. A fiscalização dessa questão ficaria com as Mesas de Inspeção e onde não existissem as Mesas ficaria o ouvidor incumbido de tal tarefa.⁸⁹⁹ E de fato, isso chegou a acontecer. Logo após chegar a Recife, Domingos Antônio da Cruz Portugal escrevia a seu correspondente, Antônio Esteves Costa em Lisboa, que do carregamento que trouxe com ele havia vendido boa parte, e tudo rapidamente, pois a “terra estava muito faminta, tanto de fazendas como de efeitos molhados” e que as poucas mercadorias que trouxe “não foi bastante para suprir a grande falta que de tudo havia e ainda há.” Informava que do comboio que veio para Pernambuco, 6 capitães de navios haviam sido presos, pois tinham se separado da frota. Foram sentenciados a 30 dias de cadeia e tiveram que pagar multa de 800.000 réis.⁹⁰⁰

O comboio reabilitado no final do século XVIII implicava em custos e “extraordinárias despesas que não podem suprir os rendimentos ordinários do Estado”. Por isso, em 1800, a Junta do Comércio e Sua Majestade ordenavam que todos os gêneros que saíssem ou entrassem em Portugal pagassem mais 3% de direitos. Esse novo imposto

⁸⁹⁸ ANTT. Junta do Comércio. Mç 63, Cx. 206.

⁸⁹⁹ ANTT. Junta do Comércio. Mç 63, Cx. 206.

⁹⁰⁰ BNL, Manuscritos, Mss. 224, nº 39, 5 de agosto de 1798.

duraria até o fim da guerra na Europa.⁹⁰¹ A preocupação em andar em frotas comboiadas e/ou em pequenos grupos conjuntos de embarcações foi recorrente durante esses anos. E só vieram a sossegar os ânimos das instâncias régias e dos interesses mercantis em 1802, com a paz entre Inglaterra e França, selada pelo tratado de Amiens.

A liberdade de negociação em torno dos fretes deve ter causado algum alvoroço entre carregadores e armadores no início. Em janeiro de 1798, por exemplo, o governador da capitania de Pernambuco, Dom Tomás José de Melo, reclamava que o frete da “arroba do açúcar passou de 250 reis a dez tostões, o Algodão de 800, a 1.600. E os mais efeitos da mesma forma”. Para contornar os altos valores de fretes o governador recomendava que eles voltassem a ser regulados, algo que segundo ele, não prejudicaria os carregadores, uma vez que “os proprietários de navios que já não são obrigados a sobrecarregá-los com seguros a riscos depois que Sua Majestade foi servida determinar que nenhuma embarcação navegasse fora de comboio”.⁹⁰² Mas fora essa insatisfação, parece que os agentes foram se acomodando com essas novas condições de negociação. Isso talvez se deva ao fato de que, apesar dos custos de transporte aumentarem, também aumentaram os fluxos mercantis, os preços e as exportações, situação favorecida, em grande medida, pelo colapso do comércio francês. Um fator deve ter compensado o outro.

A tabela e o gráfico abaixo, uma amostragem realizada por meio de 72 contas de fretes postas em litígio no Juízo da Índia e Mina, põem em relevo as taxas de fretes praticadas depois de abolidas as regulações. Fica-se evidente a subida das taxas até 1802, momento em que depois caem devido ao tratado de paz de Amiens. O açúcar se mantém num patamar um pouco mais elevado do que aquele anterior a desregulação, 300 réis por arroba, quando antes valia 250 réis por arroba. Já o algodão presenciou um aumento mais substancial. Regulado, sua taxa era de 800 réis por arroba antes de 1796. Depois do tratado de 1802, suas taxas voltaram para a casa dos 800 réis para logo aumentarem para

⁹⁰¹ ANTT. Junta do Comércio. Mç. 201, Cx. 386. 28 de janeiro de 1800.

⁹⁰² 1798, janeiro, 10, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, informando seu parecer sobre a situação econômica da capitania de Pernambuco, fazendo um balanço da produção do açúcar e, do implemento de novas culturas, destacando a do algodão, de acordo como foi ordenado. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13658. Semelhantemente, José Aires, em Pernambuco, informava ao mercador lisboeta, Antônio Esteves Costa, que os fretes estavam muito caros. O açúcar de 800 a 1.000 e o algodão a 1.600 réis por arroba. Cf. BNL, Manuscritos, Mss. 224, nº 258, 30 de março de 1798.

1.200 e 1.300 réis a arroba, a partir de 1805. Assim, após 1802, a taxa de frete de açúcar subiu 16,6% e a taxa de frete do algodão teve um aumento significativo de 66,6%.

Tabela 6.5. Preços dos fretes (réis por arroba) do açúcar e algodão (1796 a 1807)

Fontes	Ano	Açúcar				Nº obs	Algodão				Nº obs
1	1796	250				4					
2	1797	250	500	600	1.000	4	810				1
3	1798	800	1.000			5	1.624	1.697	1.810	2.000	3
4	1799	600	800			8	460	2.000	2.010		3
5	1800	600	700	800		5	2.000	2.010			4
6	1801	600		800		5	1.110	2.410	2.800	2.810	6
7	1802	250				1	2.030				1
8	1803			800		1	810				1
9	1804	300				1	810				2
10	1805	300				1	1.210	1.212			4
11	1806	300	400			3	1.210				1
12	1807	300				4	1.210	1.400	1.410	1.420	4
Total						42					30

Fontes: Apêndice I – Tabela 2. IE.

Gráfico 6.1 Média das taxas de frete (réis por arroba) do açúcar e do algodão (1796 a 1807)

Fontes: Médias extraídas da tabela acima.

Percebe-se, assim, oscilações muito fortes nos preços do transporte. Alterações que se tornam mais salientes quando se observa a proporção do preço do frete pelo preço da mercadoria. Vendo dessa forma, era o açúcar que arcava com mais encargos de fretes

quando comparado com o algodão. Repare-se que, em 1780, o açúcar estava avaliado a uma média de 1.025 réis por arroba e o seu frete, regulado, era de 250 réis por arroba, o que dá uma proporção de 20% de frete em relação ao preço da mercadoria. Até 1796, essa proporção para o açúcar ficaria entre 18% a 23%. Para o algodão, no mesmo período, a proporção se manteve entre 9% a 17%. Com a liberação dos fretes essas proporções saltam, com o açúcar tendo os picos mais acentuados, como demonstra o Gráfico 6.2.

Gráfico 6.2. Proporção do frete (%) em relação ao preço das mercadorias: açúcar e algodão (1780 a 1807)

Fonte: Essa relação proporcional foi feita do seguinte modo: preço do frete/preço das mercadorias + preços dos fretes = %. O frete do açúcar até 1796 era de 250 réis por arroba e o do algodão era de 800 réis por arroba. A partir de 1796 as taxas de frete foram oscilando conforme a Tabela 6.5 evidencia. Os preços das mercadorias se encontram no Apêndice I – Tabela 4. IA e Tabela 14. IA.

O algodão tinha maiores vantagens frente aos custos do transporte simplesmente porque ele era mais caro que o açúcar. Na época de fretes regulados, quanto mais caro o algodão, menor era o dispêndio em fretes. Na época de guerras, com fretes livres, os dispêndios aumentavam. Mas nada comparado com o açúcar. Em 1798, uma arroba de frete de açúcar custava 23% mais caro que uma arroba de frete de algodão. Isso tudo deveria entrar na conta do mercador quando fosse comprar os gêneros e acertar as contas de fretes. Já do ponto de vista dos armadores, os ganhos com transporte eram quase iguais quando se leva em conta somente o açúcar e o algodão, com o açúcar tomando a dianteira, de acordo com o Gráfico 6.3. As receitas totais de fretes, entre 1780 a 1807, foram de

3.867.553.419 réis para o açúcar e 3.074.125.603 para o algodão. Isso quer dizer que, a despeito do crescimento comercial vertiginoso do algodão, o açúcar era o que mais rentabilizava o ramo transportador. Longe de querer dizer que o algodão não rentabilizava o setor, muito pelo contrário. É de conhecimento um escrito bem sucinto e elucidativo da década de 1790: as exportações de algodão “fazem a felicidade dos transportes dos vasos que costumam a carregar para essa capital [de Lisboa].”⁹⁰³ No geral, tomando esses 27 anos, descobre-se que os custos de transporte, do açúcar e o do algodão, consumiram 27,16% dos valores das mercadorias.⁹⁰⁴

Gráfico 6.3. Ganhos totais de fretes do açúcar e do algodão (1780 a 1807)

Fonte: Esse gráfico é uma estimativa, principalmente para o período posterior a 1796 quando os fretes foram liberados. Foi feito através da multiplicação das arrobas dos produtos pelos seus preços de frete. O frete do açúcar até 1796 era de 250 réis por arroba e o do algodão era de 800 réis por arroba. A partir de 1796 as taxas de frete foram oscilando conforme a Tabela 6.5 evidencia. As arrobas se encontram no Apêndice I – Tabela 1. IA.

Quando surgiram os primeiros indícios de paz, foram feitos pedidos para se abolirem as livres negociações dos fretes. Em 8 de maio de 1806 os negociantes e proprietários de embarcações do Rio de Janeiro pediam a Junta do Comércio que as regulações dos fretes fossem reabilitadas, uma vez que a paz com a França, àquela altura, já havia sido alcançada. Utilizavam o argumento de que a negociação livre dos fretes, conforme o alvará de 1796, estaria subordinada a conjuntura de guerra e uma vez que ela

⁹⁰³ Junta do Comércio, mc. 10 (cx. 38) Correspondência recebida das autoridades ultramarinas.

⁹⁰⁴ Chegou-se a tal número somando as exportações, em réis, de açúcares e algodão, os quais deram 25.550.188.152 réis, contrastando-a com valores totais de fretes dos dois produtos, que foram de 6.941.679.022 réis. Cf. fontes do Gráfico 6.3 e Apêndice I – Tabela 1. IA.

terminasse, os mesmos voltariam a ser regulados.⁹⁰⁵ O interessante dessa consulta é que mesmo os donos de embarcações pediam a volta da regulação.

Num primeiro momento, o monarca chegou a ordenar que a partir de 1808 os fretes voltassem a ser regulados, com as mesmas taxas anteriores a 1796. A resposta dos grupos atingidos por tal medida foi rápida: logo, os negociantes do Porto e de Lisboa reclamaram a Sua Majestade, pedindo que mantivesse os fretes livres. Representavam os 108 negociantes (52 do Porto e 56 de Lisboa) que as taxas de fretes firmadas em 1766 não eram mais compatíveis com os custos de soldadas e mantimentos praticados no início do século XIX. Os custos haviam crescido de duas a três vezes nos últimos 12 anos. Ponderavam que, já que havia liberdade na negociação do preço do açúcar, assim também deveria ser na estipulação da “livre convenção dos fretes” e que “haja de continuar sem limitação de tempo como continuam as mais especulações do comércio dependentes do mutuo consenso das partes contratantes...”. A Junta do Comércio deliberou a favor dos negociantes de Lisboa e Porto. Segundo ela, “é muito duro que o negociante dê o seu gênero por um preço taxado a outro negociante que lhe vende pelo preço que quer.” Escreviam ainda, depois de fazer uma apologia aos benefícios do comércio livre, sem a intervenção do governo, que era só a Mesa de Inspeção do Rio que reclamava dos fretes, pelo fato de se achar “nos interesses dos contratadores dos dízimos da capitania.”⁹⁰⁶ O rei, por fim, voltou atrás e em 11 de agosto de 1807 decretou que os fretes permaneceriam livres para serem acertados entre carregadores e armadores “como um objeto comercial, que a maneira de todos os outros recebe o valor que lhe dão as circunstâncias do tempo e do lugar.”⁹⁰⁷

Talvez estivesse ciente da ainda eminente ameaça francesa, pois ela sempre foi latente, mesmo depois do tratado de Amiens. Em dezembro de 1804, devido a um “apresamento de quatro fragatas espanholas vindas das Américas pela frota naval inglesa, o governo de Madri declarou guerra à Grã-Bretanha.” Logo, viria o apoio da França junto às causas espanholas e Portugal, mais uma vez, seria levada para o confronto. Entretanto, de 1805 em diante, não parece ter se rompido os laços econômicos entre Portugal e França, apesar da constante pressão da última para que a corte portuguesa tomasse um

⁹⁰⁵ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 135, f. 181-181v.

⁹⁰⁶ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 136, f. 81v-84

⁹⁰⁷ SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa desde a ultima compilação das ordenações [...]*. Tomo 5. Lisboa: Tip. Maignense, Correia da Cunha, 1830-1849, p. 455-456.

lado no conflito. As conversações diplomáticas, temperadas por muitas ameaças de ataques, teriam desfecho com a intervenção militar terrestre da França sobre o território português, no segundo semestre de 1807. A “iminência da guerra” veio em agosto, o bloqueio inglês a Lisboa aconteceu em outubro e a invasão das tropas francesas sucedeu em novembro. Eventos militares que contribuíram na paralisação das movimentações mercantis, inclusive com o Brasil.⁹⁰⁸ Chama atenção a velocidade com que essas informações chegaram ao outro lado do Atlântico. A última embarcação que zarpou de Pernambuco, desferrou dali, de fato, em agosto e nenhum vaso saiu de Recife depois dela.⁹⁰⁹ E a última embarcação que chegou a Portugal, proveniente de Pernambuco, deu entrada no porto de Lisboa em outubro.⁹¹⁰ Só em finais de 1807, portanto, é que os fluxos do transporte e do comércio foram interrompidos.

É fato quase universal para o mundo mercantil da época moderna a não-especialização. Para o caso português isso parece ser mais verdade ainda. A regulação das taxas de fretes e o consequente limite posto as potenciais rentabilidades do setor, favoreceram a não-especialização dos mercadores. A forma de maior rentabilidade era o comércio, e o transporte acabou ficando num plano secundário para esses agentes. Mas como os serviços de transporte eram um ramo fundamental e obviamente indispensável para a concretização do comércio, os agentes que se aventuravam numa propriedade de navios tinham mais olhos para a redução dos custos de suas próprias operações mercantis do que propriamente com as rentabilidades do setor, nomeadamente nos ganhos de fretes. A participação no negócio do transporte era uma forma de integração vertical, portanto. Mas era diferente do contexto inicial do século XVII, como bem elucidou Leonor Freire Costa. Nos seiscentos, a integração vertical - quando os mesmos agentes do comércio

⁹⁰⁸ ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império*, op. cit, p. 35 e 141.

⁹⁰⁹ 1807, agosto, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco, Caetano Pinto de Miranda Montenegro], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], visconde de Anadia, [João Rodrigues de Sá e Melo Meneses Souto Maior], remetendo os mapas da carga mercantil que os navios *Bela Africana*, *Harmonia*, *Resolução*, e os bergantins *Conceição* e *Passos*, *Triunfo Americano* transportam à Corte; e os bergantins *Santa Cruz* e *Real Fidelíssimo*, para cidade do Porto. Anexos: 7 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 270, D. 17938.

⁹¹⁰ FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa*, op. cit.

eram os do transporte - se dava por causa das guerras e da escassez de oferta de transporte.

911

Além disso, se o tempo de navegação e o tempo de estadia no porto deveriam ser menores, o que exigia dos armadores eficiência – ou a “diminuição dos custos de transação”, aspecto acentuado com ênfase pela historiografia institucionalista - o tempo de coleta dos fretes, em Lisboa, tinha um ritmo diferente e batia de frente com os interesses dos carregadores. Desse descompasso é possível concluir que não era possível ao armador ficar na dependência dos ganhos de transporte. Teria, assim, que se apoiar na diversificação dos negócios. Mais do que isso, o descompasso entre esses dois setores aponta para a fragilidade da divisão do trabalho em mercados de Antigo Regime, viciados como eram por regulações governamentais que favoreciam uns e prejudicavam outros, como no caso da regulação dos preços de fretes e do seu tempo de pagamento, que privilegiavam o setor comercial em detrimento do setor transportador. Como Ralph Davis disse, quando comércio e navegação estavam amalgamados era difícil saber de onde vinham os lucros.⁹¹²

Questiona-se, todavia, a hipótese de que se o setor transportador fosse altamente individualizado do setor comercial, isto é, se exigisse pagamentos pelos serviços prontamente ou praticasse preços de fretes livres e competitivos – diminuindo os tempos de pagamento e criando incentivos para a otimização do setor -, sua performance se traduziria em ganhos como um todo para o comércio em geral. Pelo contrário, uma suposta autonomização dos setores provavelmente encareceria mais os produtos nos destinos finais de consumo. O aumento dos preços se traduziria em perda de mercado, nomeadamente para o açúcar e, em menor medida, para o algodão. Essas hipóteses convidam trazer a análise mais para o plano sistêmico das conjunturas econômicas europeias do que encerrar a controvérsia entre comerciantes e transportadores no plano setorial ou grupal no qual estavam mobilando suas ações mais imediatas. Avança-se na ideia de que a integração dos dois setores era uma tática de fazer negócios. Estratégia necessária para aquele momento, de modo a competir nos mercados europeus. Nesse quadro, nenhum dos dois saía perdendo, pois perdas ou atrasos nos pagamentos dos serviços de transporte poderiam ser cobertas pelos lucros no comércio. Daí se explica a não especialização dos negócios. E é por isso que, estritamente falando, não existia um

⁹¹¹ COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico*, op. cit, p. 424.

⁹¹² DAVIS, Ralph. *The rise of English shipping industry*, op. cit, p. 385.

grupo autodenominado de transportadores, pelo menos não antes de 1796. Isso explica porque os agentes que faziam o transporte eram, na verdade, comerciantes.

6.3. O funcionamento do transporte ultramarino português

Os serviços de transporte mercantil respondiam as demandas do setor comercial. No capítulo 5, demonstrou-se como os agentes mobilizavam estratégias para levantarem capital de modo a iniciarem negociações com a colônia. O circuito começava no levantamento de fazendas – seja por comerciantes estabelecidos em Portugal, seja por meio de pequenos agentes que acompanhavam as cargas nas viagens, ou até mesmo por mercadores residentes nas colônias – as quais eram trocadas por gêneros coloniais. Por sua vez, os efeitos do Brasil eram levados para Portugal e vendidos para os mercados europeus e para o mercado doméstico português. Tanto no fluxo como no refluxo do circuito ultramarino, os serviços de transporte eram acionados.

É quase impossível saber quem procurava quem na hora de fechar um serviço de transporte; se era o armador – maiormente o capitão, os proprietários e consignatários das embarcações – ou o mercador que tomava a iniciativa dos contatos. É bem possível que fosse uma procura mútua, fenômeno conhecido na linguagem econômica como “coincidência das vontades”. Desconhece-se a existência de corretores, isto é, intermediários que faziam a ponte entre armadores e carregadores, indicando contatos mais estreitos entre esses agentes. Isso tudo contribuía para uma oferta de serviços sem grandes constrangimentos. Principalmente depois que se implantou a CGPP e depois dela, a partir de 1780, com o sistema de frotas há muito tempo já encerrado, a oferta de transporte respondeu satisfatoriamente a demanda por mercadorias transportáveis. Não era esse o caso, por exemplo, na época das frotas comboiadas que, em Pernambuco, durou desde a restauração dos holandeses até o início da CGPP. No tempo desse regime de transporte era comum não haverem embarcações suficientes para carregarem toda a oferta de mercadorias, principalmente àquelas produzidas nas colônias. Ou, pelo contrário, poderia existir alta oferta de transporte sem a adequada correspondência da oferta de mercadorias.

Os agentes que se dedicavam ao transporte, principalmente os proprietários de embarcações, também eram negociantes e financiadores. Ter parte em uma embarcação,

ou ser dono único, era parte do portfólio de investimentos de um mercador. Da mesma forma, apostava na diversificação dos negócios, despachando e recebendo qualidades diferentes de mercadorias de vários lugares, lidando com uma miríade de agentes, emprestando e tomando emprestado, participando num contrato real ou numa operação do setor produtivo. A regra era a diversificação e não a especialização. Tanta diversificação é explicada, basicamente, por dois motivos: tempo e risco. O retorno dos investimentos nos mercados de Antigo Regime eram lentos, por isso a aposta em diversos negócios que faziam o caixa do mercador não ficar parado. E os riscos eram iminentes, o que fazia da diversificação dos negócios uma tática para dispersar possíveis perdas.

Nada disso é novidade, a historiografia já tratou sobre esse tema da diversificação e os próprios contemporâneos abertamente deixavam claro que uma das principais preocupações de um mercador tinha que ser a dispersão dos riscos e dos investimentos. Como dizia um anônimo em 1793:

“Também prudência é o repartir o risco [...] não arriscar tanto em um só negócio [...] não fiar demasiado de um só homem, por grande que seja a sua fama [...] não poupar a comissão, a corretagem, o prêmio do seguro, ou outro qualquer salário conveniente, com a cobiça de um pequeno aumento de ganho...”⁹¹³

Semelhantemente, como um processo do Juízo da Índia e Mina informava, tomar crédito também era uma forma de contornar os perigos do negócio jogando o risco em cima de outro agente. Os créditos eram tomados pelos mercadores “a título de juro” para os pouparem de “saques imediatos, e talvez violentos.”⁹¹⁴

Se o ramo comercial dos mercadores é bem servido em termos historiográficos, o mesmo não pode ser dito em relação ao ramo transportador. Nomeadamente, persiste um silêncio em relação aos agentes da armação e de como eles se organizavam. Assim, essa parte da exposição e a seguinte, tentam lidar com essas duas questões: 1) a organização do transporte, ou seus aspectos normativos, e 2) os agentes transportadores que atuavam na carreira de Pernambuco. A metodologia para explorar esse ramo do negócio colonial será diferente da metodologia que tratou do comércio e do financiamento no capítulo 5. Para esses últimos ramos, a documentação - notarial e judicial - oferece maior riqueza de detalhes. Já sobre o setor do transporte, seus agentes e seu funcionamento, as fontes não

⁹¹³ ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 53.

⁹¹⁴ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 84, n.º 6, cx. 84, f. 2.

foram tão generosas. Tendo isso em consideração, caminhou-se para a análise de algumas poucas formações de sociedades de transportadores, o que necessariamente abriu mais espaço para a formulação de hipóteses e para um cruzamento maior com outras fontes.

Do ponto de vista dos agentes que se dedicavam aos serviços de transporte, o modo como administravam esse negócio era bem próximo do funcionamento de sociedades entre mercadores, como aquelas que foram exploradas no capítulo 5. Assim como as sociedades mercantis, os contratos entre os agentes que se interessavam numa sociedade naval, eram privados e variavam de caso a caso. A formação da sociedade naval entre José Fernandes de Matos, Bernardo Pereira de Souza e Manuel José Duarte Guimarães é muito ilustrativa para se compreender as regras do jogo envoltas em um serviço de transporte, já que o contrato tem o benefício de ser bem detalhado, descrevendo o que os agentes deveriam ou não fazer. A partir dele, e com o auxílio de outras informações dispersas encontradas nos cartórios, nos processos do Juízo da Índia e Mina e nos registros da Junta do Comércio, é possível inferir hipóteses de como seria o funcionamento de outras sociedades.

Em 1794, José Fernandes de Matos e Manuel José Duarte Guimarães negociantes e proprietários da metade da corveta *Águia do Douro*, e Bernardo Pereira de Souza, capitão da dita corveta e proprietário da outra metade, formaram sociedade cujo fundo constituía o próprio casco da corveta e seus aparelhos. O caixa e administrador da sociedade seria José Fernandes de Matos, fazendo o que for "preciso para se aprontar e poder navegar e diligenciar a carga que lhe for possível", tarefa para a qual receberia uma comissão de 3%. Ele deveria ter um livro em que lançasse todas as despesas da corveta para que os outros sócios, a qualquer momento, pudessem examinar.

Se José Fernandes de Matos armasse uma viagem, os dois sócios poderiam ver os gastos e assinar o livro de modo a aprovar as contas que o sócio fez. Se não vissem, nem assinassem o livro, mesmo assim a viagem tomaria efeito e não poderiam "duvidar de qualquer artigo da mesma conta, ainda que não haja documentos". Sempre antes de a

corveta sair de Lisboa, os outros dois sócios deveriam reembolsar José Fernandes de Matos dos gastos que tinha feito. Se não o fizessem, deveriam "pagar-lhe o juro da lei enquanto não for embolsado, e juntamente o prêmio do seguro da quantia que deverem sobre o casco e aparelhos da mesma corveta". Deveria, assim, ter um livro de receitas para que os outros sócios pudessem conferir.

Nenhum dos sócios poderia embaraçar qualquer viagem. Se um deles não concordasse com a armação da corveta para algum lugar, deveriam pagar aos outros o prejuízo correspondente e, além disso, vender sua parte da embarcação. Bernardo Pereira de Souza seria o capitão da corveta e, embora sócio majoritário, com 50% de sua propriedade, estaria submetido às ordens do caixa da sociedade. Quando chegasse de viagem de Pernambuco, teria até três dias para entregar a José Fernandes "as contas de despesas" que tivesse feito em Pernambuco e "juntamente o livro de toda a carga que vier na dita corveta". E, no espaço de quinze dias, o capitão deveria fazer uma procuração em nome de José Fernandes - e se caso ele estivesse ausente, a um tal de José Bento de Araújo - para que cobrasse os fretes da viagem. Se o capitão não fizesse a procuração, o próprio contrato de sociedade serviria como tal.

O capitão receberia de "soldada redonda", correspondente a viagem de ida e volta 200.000 réis e ainda poderia trazer, "a frete por sua conta," algodão ou vaquetas. O outro sócio, Manuel José Duarte Guimarães, estava indo para Pernambuco. Lá, seria o administrador da corveta, "dando conta de tudo a ele sócio e caixa" de Lisboa. Caso ele não quisesse ir, poderia nomear outra pessoa em seu lugar. Quando a corveta aportasse em Lisboa deveriam ser pagas as soldadas dos oficiais, a equipagem e as despesas de descarga. Para isso, o caixa José Fernandes entraria com a metade, e os outros dois sócios com a outra metade. Qualquer sócio poderia sair da sociedade a qualquer momento, vendendo sua parte da embarcação. Os desacordos que, porventura, acontecessem, deveriam ser resolvidos "sumariamente" na Junta do Comércio.⁹¹⁵

Algumas características são de interessante ponderação. Primeiro, o sócio majoritário não era o agente que geria a sociedade. Talvez por estar em trânsito na sua condição de capitão ou pelos ganhos tirados dos seus agasalhados serem mais

⁹¹⁵ O contrato dessa sociedade naval se encontra em ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 150, f. 15-16v.

convidativos. Ou mesmo porque tinha que desembolsar parte proporcionalmente menor para os gastos finais das viagens – 25% apenas.

O caixa tinha, como uma de suas tarefas, conseguir carregamentos para a corveta, serviço pelo qual receberia uma comissão de 3%⁹¹⁶, algo que compensaria a sua parte nas despesas para pagar os gastos finais da embarcação, que eram de 50%. Também tinha autonomia de armar a embarcação sem a prévia ciência dos outros sócios. Os fretes, o produto da negociação da sociedade, seriam cobrados somente pelo caixa, e não individualmente, sendo divididos conforme a fração na propriedade que cada um tinha na embarcação.

Entretanto, para a corveta sair de Lisboa, os três sócios deveriam participar igualmente na sua armação. Tanto para iniciar uma viagem como para finalizá-la, portanto, eram necessários dispêndios. Aparentemente, dos três sócios, dois tinham como tirar ganhos fora da propriedade da embarcação, como nas comissões de armação do caixa José Fernandes de Matos ou como nos agasalhados do capitão Bernardo Pereira de Souza. O contrato, entretanto, não especifica quais seriam as tarefas do sócio fixo em Pernambuco, Manuel José Duarte Guimarães. Tão importante quanto, silencia se ele teria outros ganhos para além das receitas de fretes. Mas se não ganhasse muita coisa nessa negociação ganharia no futuro, haja vista que Duarte Guimarães se tornaria um dos maiores armadores da rota Pernambuco-Portugal entre 1800 a 1807.⁹¹⁷

A partir daí, depreende-se que eram necessários pelo menos dois agentes para gerir o negócio em torno da embarcação: alguém em Lisboa e outro em Pernambuco. Nas duas pontas do Atlântico esses agentes poderiam ser proprietários, procuradores, representantes, interessados ou consignatários da embarcação. O capitão, um agente em movimento, também poderia tomar a função de um ou de outro e tinha papel fundamental na gerência e administração da embarcação, tanto no mar como em terra. Embora muitas embarcações tivessem apenas um dono, era impraticável para os senhores cuidarem sozinhos das receitas e despesas que a preparação e a finalização de uma viagem exigiam.

⁹¹⁶ Uma comissão para armar uma embarcação no porto francês de La Rochelle em 1781 variava de 1,75% a 2%. Cf. CLARK, John G. *La Rochelle and the Atlantic economy during the eighteenth century*. Baltimore e Londres: The Johns Hopkins University Press, 1981, p. 123.

⁹¹⁷ Cf. Tabela 6.12.

Eram necessários agentes em Pernambuco para aliciarem os carregadores a botarem cargas em suas embarcações e também para armarem a viagem de volta a Lisboa.

Esse exemplo de sociedade entre os três agentes pode ficar mais claro quando remontados os circuitos de cada fase da viagem ultramarina e ajudará a isolar alguns desdobramentos do negócio do transporte, incluindo seus aspectos normativos e também casos atípicos. Primeiramente, era preferível que as embarcações só saíssem de Lisboa com carga, pois nisso ganhavam os carregadores que teriam produtos para fazer a troca na colônia, e ganhavam os armadores nas receitas de fretes. Mas as receitas do transporte para a viagem de ida não devem ser sobre valorizadas, uma vez que o volume e o peso das mercadorias europeias eram menores, o que se traduzia em fretes igualmente menores. Além disso, poderiam acontecer casos extremos, como quando a CGPP expediu algumas embarcações em lastro para Pernambuco.⁹¹⁸ O grosso dos ganhos de transporte estavam na torna viagem, com a condução dos gêneros coloniais de grande peso e volume, como comprovou Leonor Freire Costa para o início do século XVII.⁹¹⁹ Contudo, apesar de atraentes taxas, o baixo rendimento de uma das pernas da viagem poderia ser repassado para a outra. Baixos fretes de ida eram compensados com fretes maiores na volta. Assim, ao que tudo indica, os ganhos do transporte estavam divididos desproporcionalmente entre as pernas das viagens.⁹²⁰

Quando a embarcação chegava ao Brasil o capitão do navio tinha em mãos uma lista das pessoas que receberiam as cargas dos seus respectivos remetentes.⁹²¹ Era provavelmente nessa hora, feito o descarregamento, que se acertavam alguns fretes, porque não aparecem em lugar algum, pelo menos não nas fontes que até agora se vem citando, referências em relação aos fretes de ida. Tem-se mais informações sobre os fretes de volta, e mesmo para esse percurso pouco se sabe para além dos processos de cobranças de fretes. São raros os contratos de fretamento para o Brasil para essa época, vestígio documental que tornaria muito mais rica a descrição, e traria à superfície os termos, minimamente delineados, entre carregador e armador. De todo modo, acabou se tornando

⁹¹⁸ ANTT. Copiador de Pernambuco N° 1 (1759-1773). Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, liv. 382, f. 88v.

⁹¹⁹ COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico*, op. cit., p. 376

⁹²⁰ Tielhof e Zanden notaram isso no transporte do Norte da Europa. Cf. TIELHOF, Milja Van; ZANDEN, Jan Luiten van. Productivity Changes in Shipping in the Dutch Republic: The Evidence from Freight Rates, 1550–1800. In: UNGER, Richard W. (Ed.). *Shipping and Economic Growth 1350–1850*. Leiden: Brill, 2011, p. 52-53.

⁹²¹ ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 66v-67.

um costume não haver contratos de fretes para o “Brasil e Conquistas”, nem para as viagens de ida nem para as de volta. Nessas rotas, por exemplo, “ajustasse de palavra o preço do frete”.⁹²² Mas uma coisa é certa, quem pagava os fretes era o dono da carga, isto é, aquele sujeito que despachava por sua conta e risco. No caso das sociedades, o custo recairia sobre a parceria e não sobre os sócios individualmente.

Ainda no Brasil, quando descarregada, procedia-se a carregar mais uma vez a embarcação, agora para a torna viagem. Embora existissem preocupações dos mercadores que seus carregamentos fossem feitos em navios de “bom conceito”, existia tanta oferta de produtos coloniais que essa era uma preocupação mais nominal do que substantiva, principalmente na segunda metade do século XVIII.⁹²³ Chamava mais à oferta de transporte, isso sim, o fato de os mercadores sempre pulverizarem as suas remessas, evitando despachar tudo num só navio.

O processo de torna viagem não acabava na satisfação por carga, que era o verdadeiro interesse dos armadores. Recaía sobre eles também os custos para (re)armar a embarcação. Poderiam garantir isso com recursos próprios ou por meio de dinheiro emprestado. O capitão, ou algum outro agente, como um proprietário, consignatário ou representante do navio poderia tomar dinheiro a risco, dando a embarcação como colateral, para concertos e compras de mantimentos para concretizar a viagem. Ao capitão também era permitida a possibilidade de vender parte da carga para pagar despesas extraordinárias e de emergência, contanto que pagasse o dono da carga depois. Outra possibilidade era um mercador em Pernambuco bancar os custos de armação em Recife ganhando em troca isenção de fretes. Da mesma forma, um membro da tripulação poderia sacar letras sobre um mercador em Lisboa ou em Pernambuco para pagar os costeios e receber descontos nos fretes de seus agasalhados. Era o capitão também que arrumava a carga dentro do navio e se alguma mercadoria ficasse danificada no final da viagem quem arcaria com os prejuízos era ele. Nesses casos, entretanto, o pagamento imediato recairia nos donos das embarcações que davam como garantia de pagamento das danificações das fazendas dos carregadores o casco do navio e os fretes. Quem fiscalizava

⁹²² ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 128v-129.

⁹²³ Com exceção de um caso: certa vez, uma embarcação estante no Maranhão estava com dificuldade em conseguir carga porque se encontrava sem piloto. Isso fazia os carregadores escolherem outras embarcações. Cf. ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 17, n.º 11, cx. 204.

o capitão, em caso de ele atracar em outro porto diferente do combinado, era o piloto, o contramestre e outros oficiais marítimos.⁹²⁴

Os recursos para fazer zarpar uma embarcação de Pernambuco vinham dos próprios interessados ou de créditos de outros agentes, o que implicava custos adicionais com juros. Uma possibilidade, não sustentada pelas fontes, mas que, pela lógica, faz sentido é que os custos de armação de uma torna viagem poderiam ser sanados, totalmente ou em partes, com os ganhos de fretes do percurso Lisboa-Pernambuco. Contudo, as fontes pouco revelam dos meandros do negócio do transporte em Pernambuco. Indício de que essa negociação corria, de fato, mais pelas palavras do que pelos contratos. Hipóteses à parte, a paga para fazer uma embarcação zarpar do Recife aparece nas fontes notariais e judiciais quase unanimemente como crédito concedido por mercadores em Lisboa.

Um dos métodos para financiar a viagem era, mais uma vez, pela letra de risco. Uma modalidade diferente de letra de risco para ser mais exato, pois era uma operação que envolvia um emissor (de letra) em Pernambuco, normalmente um membro da tripulação, e um tomador (de risco) em Lisboa, que seria reembolsado da quantia fornecida e ganharia um juro de 5%, como em toda a letra, mas a diferença é que nesse modelo não estavam envolvidas mercadorias. A letra de risco, aqui, funcionava unicamente como crédito. Se o navio naufragasse ou se perdesse, o tomador do risco em Lisboa não levaria nada, mas se tudo corresse bem, ele auferia um prêmio de 5% sobre o que havia emprestado, 30 dias após a embarcação chegar a Lisboa. Esse tipo de letra de risco também existia em outros lugares. Na Inglaterra, por exemplo, elas se chamavam *bottomry loans*. Tinham algumas especificidades próprias, mas funcionavam parecidamente com as letras de risco portuguesas. As taxas dessas letras britânicas variavam de 26% a 48% no começo do século XVIII. E os mestres de navios só as utilizavam quando não havia outra forma de crédito na praça. Esse fato, junto com o outro fato de a letra de risco ser altamente pesada para o emprestador – por causas dos riscos – fazia desse instrumento de crédito um dos mais caros que existia.⁹²⁵ Mas não era tão cara para os portugueses, já que as taxas eram estipuladas em 5%. Contudo, antes da regulação de 1757, as taxas obviamente variavam. Certa vez, em 1708, João Gonçalves Reis,

⁹²⁴ ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 124v-125. Cf. também a isenção de fretes dada por Francisco de Paula Miranda a Francisco Xavier Cavalcanti em Pernambuco por pagar os costeios da embarcação *S. Ana e S. Teresa, Duque de Bragança* no porto do Recife em 1791. ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 649, f. 57.

⁹²⁵ DAVIS, Ralph. “earnings of capital in the english shipping industry, 1670-1730.” *op. cit.*, p. 416-417.

responsável por arrumar carga para a charrua de Francisco Pinheiro, pagou o costeamento da embarcação em Recife sacando uma letra de risco passada pelo próprio capitão da embarcação. Francisco Pinheiro deveria pagá-la a um outro agente em Lisboa. O prêmio da letra de risco era, nessa época, de 15%.⁹²⁶

A paga das armações comportava outras combinações geográficas. Por volta de 1790, Manuel de Freitas Lisboa, capitão e senhorio do navio *São Pedro de Alcântara e Nossa Senhora dos Remédios*, era devedor da quantia de 245.628 réis de uma letra de risco, por dinheiro que recebeu de Domingos de Oliveira Álvares, na ilha da Madeira. O dinheiro foi utilizado para costeamento e apresto da embarcação. A embarcação sairia da Ilha da Madeira e iria para Pernambuco e terminaria a viagem em Lisboa, onde deveria pagar a letra de risco a Antônio Gomes de Abreu. O capitão Manuel de Freitas Lisboa recebeu o dinheiro do correspondente de Antônio Gomes de Abreu na Ilha da Madeira, o tal do Domingos de Oliveira Álvares. E dava como garantia de pagamento o próprio navio, seus fretes e também seus bens.⁹²⁷

Mesmo embarcações de grande porte como o navio *Nossa Senhor do Rosário e Santo Antônio*, que levava cerca de 55 contos de carga, e que tinha quatro proprietários para pulverizar os custos e riscos, às vezes, recorria a dinheiro alheio para pagar os custos da viagem. Para que o navio chagasse a Lisboa eram necessários 2.141.862 réis para a paga dos costeios, dinheiro que, por meio de uma letra, Francisco José de Freitas Carneiro, em Lisboa, adiantou aos proprietários da embarcação.⁹²⁸ Quando a embarcação chegou a Lisboa em julho de 1792, recorreu mais uma vez aos dinheiros de Freitas Carneiro para pagar as soldadas da viagem. Ainda em fevereiro de 1793 um dos proprietários do navio, Daniel Eduardo Rodrigues Grijó, fazia procuração para cobrar os devedores de fretes em Lisboa, para poder pagar Freitas Carneiro. Por essa época, eram quatro os mercadores que ainda não haviam pago os encargos de transporte. E suas dívidas chegaram a 417.756 réis.⁹²⁹ A prática de tomar dinheiro emprestado não se limitava a Pernambuco, portanto. Mais adiante, demonstrar-se-á como os agentes de Lisboa se utilizavam de uma modalidade específica de crédito para pagar os custos da

⁹²⁶ LISANTI, Luis. *Negócios coloniais. Uma correspondência comercial do século XVIII*. Vol. 1. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973, p. 146 e 154.

⁹²⁷ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 15, n.º 3, cx. 202.

⁹²⁸ ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício C, Livro de Notas, Cx. 11, liv. 53, f. 76-77v.

⁹²⁹ ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício C, Livro de Notas, Cx. 11, liv. 54, f. 48-48v.

viagem, cedendo parte ou totalidade dos fretes em troca de que alguém adiantasse os pagamentos das soldadas e costeios.

Caso muito interessante foi o da galera *Santíssimo Sacramento e Nossa Senhora da Conceição*, cujo proprietário Manuel Gomes dos Santos, residente em Pernambuco e um dos principais transportadores por essa época, nada fez para armá-la no Recife. Foi Antônio Dias dos Santos, consignatário da galera e também residente em Pernambuco, que tomou para si a responsabilidade. Pegou emprestado 1.115.040 réis, por meio de uma letra segura (que não corria juros) para fazer os aprestos da embarcação para a viagem. Assinava uma letra passada sobre Manuel da Cunha Oliveira, residente em Lisboa. Quando a embarcação chegasse lá, Antônio Dias deveria pagar Manuel da Cunha Oliveira a letra segura com gêneros que trouxesse de Pernambuco.⁹³⁰

Chegando em Lisboa as mercadorias eram desembarcadas, o que somava mais um custo com os descarregadores, que eram pagos prontamente pelos agentes interessados na embarcação; desembolsos que poderiam ser repassados aos donos das cargas na hora de cobrar os fretes. Cada gênero colonial ia para uma alfândega diferente. O açúcar deveria dar entrada na Alfândega do Açúcar, o algodão e os couros iam para a Casa da Índia e Mina e as madeiras iam para o Paço da Madeira. O tabaco que, porventura, viesse de Pernambuco deveria dar entrada na Alfândega do Tabaco, mas pela segunda metade do século XVIII Pernambuco já não exportava fumo para Portugal, o grosso desse negócio ia para a costa africana para o resgate de escravos.

Por sua vez, os comerciantes que retirassem seus produtos, davam seus nomes aos oficiais das alfândegas e saíam com as mercadorias. As mercadorias retiradas podiam estar livres de fretes. Se estivessem cativas de fretes, cedo ou tarde, os interessados na embarcação iriam exigir os pagamentos. Sabiam quem retirava as mercadorias, já que tinham a lista dos destinatários; caso outra pessoa as retirasse, poderiam recorrer aos registros das alfândegas para saber quem, de fato, deu saída nos gêneros.

Assim que a embarcação chegasse a Portugal deveriam ser pagos primeiro os salários da tripulação – as soldadas – e os costeios da mesma. O pagamento das soldadas era garantido pela hipoteca do valor do navio, por isso a prioridade em pagar os

⁹³⁰ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 118, n.º 19, cx. 118. Processo de 1798.

marinheiros.⁹³¹ Só depois de pagos esses custos, coletar-se-iam os fretes. Isso, repita-se, aponta que os serviços de transporte mercantil tinham uma lógica particular. Indica também um grau de prioridades no mercado. Primeiro se satisfariam os interesses dos carregadores, já que estes não estavam obrigados a pagar prontamente os serviços de transporte. E segundo, penalizavam os armadores que, não recebendo imediatamente as receitas de fretes, ainda tinham que pagar prontamente as soldadas, descargas e demais custos da viagem. A Tabela 6.6. arrola os costeios de um navio vindo de Pernambuco. Ele chegou a Lisboa com 275 toneladas e mais de 39 contos em carregamentos.⁹³² Logo que chegou o capitão, João da Silva Machado, tratou de passar procuração para que o proprietário, Gervásio Pires Ferreira, cobrasse os fretes.⁹³³

⁹³¹ ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 123v.

⁹³² 1791, fevereiro, 5, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, enviando mapas da carga mercantil, transportada pelo navio Santo Antônio Tejo e pelo bergantim Boa Esperança. Anexos: 5 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 175, D. 12305.

⁹³³ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 137, f. 74v-75.

Tabela 6.6. Conta do costeamento do Navio S. Antônio Tejo em 1791

Procuração para fretes	480
Termo da visita do tabaco	120
Entrada na Casa da Índia	400
Visita da Saúde	1.300
Guardas que conduziram o algodão	1.500
Soldada do Cirurgião	50.000
Cal para contramarca das miudezas	70
Descarga do algodão para Maria de Aguiar	33.000
Visita da Casa da Índia	5.920
Entrada no Paço da Madeira	200
Jornais do guarda da Casa da Índia	11.400
Um catraio que foi abordo com os oficiais do Paço da Madeira para a sua avaliação	120
Velas de sebo	780
Bilhete para o desembarque da madeira de El Rei	60
Piloto da Barra	6.400
Alvicazas	27.400
6 barcos de pedras	120.920
Descargas dos couros e solas para a Alfândega	15.000
Jornais do guarda da Alfândega	320
Uma conta dos cascaveis	27.000
Concerto das sacas de algodão	2.200
Aluguel de 2 fragatas que descarregaram o navio	4.845
Descargas dos pretos dos guindastes	600
Aluguel de 6 homens que ajudaram a descarregar o navio	1.430
Fios de velas	17.025
Descarga das miudezas	5.700
5 dias ração	46.880
Aluguel dos barcos que descarregaram o navio	50.040
Comedorias desde o dia de sua entrada	3.200
TOTAL	434.310

Fonte: Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 36, n.º 9, cx. 223

Rastrear as soldadas dos tripulantes deve ficar contida somente a um campo de amostragem, de vez que são informações muito ralas na documentação. Por exemplo, um marinheiro, “moço servente” em 1793, ganharia 30.000 réis para ir, 34.000 réis durante a estadia em porto e 36.000 réis para voltar de Pernambuco.⁹³⁴ Em 1786 a soldada de um outro servente poderia chegar a 29.500 réis,⁹³⁵ renda parecida com a de mais um

⁹³⁴ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 50, n.º 10, cx. 50.

⁹³⁵ ANTT. 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 121, f. 28-28v.

marinheiro, que variava de 29.000 a 35.000 réis,⁹³⁶ valores referentes talvez a apenas uma perna das viagens. Um segundo piloto teria uma soldada de 50.000 réis.⁹³⁷ A soldada de capelão, só para o percurso de Pernambuco - Lisboa, era de 60.000 réis numa viagem de 1799.⁹³⁸ Um contramestre e um mestre carpinteiro recebiam 120.000 réis e 100.000 réis, respectivamente.⁹³⁹ Mas a tripulação era composta por mais quadros. Além desses já mencionados, haviam ainda: mestre, praticante, calafate, dispenseiro, barbeiro, escrivão, cozinheiro e guardião. Poderiam existir ainda um segundo e terceiro piloto. Mas o grosso da tripulação era preenchida por serventes que, a título de exemplo, ficaram responsáveis por 76% do pessoal necessário para as viagens com Pernambuco em 1784.⁹⁴⁰

Como disse um manual mercantil do fim do século XVIII, “as soldadas da equipagem se regulam ou por viagem redonda, por ida e volta, ou por mês.”⁹⁴¹ Mas também se encontram pagamentos por pernas de viagens. Provavelmente, quando a tripulação era paga somente pelo percurso da viagem, ou seja na ida e na volta e não pelo tempo que ficavam no porto, isso reduzia os custos de transporte, de vez que os armadores se desvencilhavam, assim, de pagarem os salários correspondentes a estadia em que a embarcação ficava atracada no porto.

Apesar da preocupação em se pagar os marinheiros, nem sempre eles eram de fato pagos prontamente. Por volta de 1796, um tal de Domingos Francisco tinha uma casa - a “Casa do Povo” - onde recebia marinheiros, lhes dando cama e comida até eles receberem suas soldadas. Numa certa vez, o marinheiro João Nunes, além de não o pagar pela hospedagem, ainda lhe havia tomado dinheiro emprestado. O caso foi parar no Juízo da Índia e Mina e o juiz sentenciou que as soldadas vencidas da última viagem que o marinheiro João Nunes havia feito, fossem embargadas. A sentença chegaria até o dono e o capitão da embarcação, que estavam proibidos de entregar qualquer quantia ao marinheiro. Só Domingos Francisco poderia cobrá-las.⁹⁴²

⁹³⁶ ANTT. 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício C - Livro de Notas, Cx. 11, liv. 51, f. 28v-31 de 1791.

⁹³⁷ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 29, n.º 15, cx. 29.

⁹³⁸ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 7, n.º 22, cx. 273.

⁹³⁹ ANTT. 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício C - Livro de Notas, Cx. 11, liv. 51, f. 28v-31 de 1791.

⁹⁴⁰ Cf. Apêndice I – Tabela 1. IG.

⁹⁴¹ ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. (prov. 1793). (BNL, Cód. 11.260), f. 123.

⁹⁴² ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 23, n.º 2, cx. 23.

Os capitães eram os que ganhavam os melhores salários, mas seus ganhos não ficavam só aí. Inclusive, as suas soldadas poderiam não ser a rentabilidade mais convidativa. Por volta do início da década de 1780, Antônio Lourenço dos Santos e seus sócios em Pernambuco convidaram o piloto Antônio Rodrigues Pessoa, em Lisboa, já atuante na mesma rota, a construir uma embarcação em Recife e ainda a se tornar o capitão dela nas viagens vindouras. Pessoa aceitou o convite e ficou na incumbência de comprar, em Lisboa, “o poliame, massame, e mais aprestos” que achasse necessário. Naquela altura já havia feito encomendas a um tal de Manuel Nunes do Nascimento. O total das compras deram em 2.724.971 réis, dos quais 2.424.971 réis Pessoa comprou com seu crédito. João Bulkeley e Pedro Frederico Windhors eram os fornecedores das encomendas. Pessoa foi para Pernambuco e auxiliou por pelo menos 2 meses na confecção do navio.

Nas palavras de Pessoa, era comum a soldada de um capitão vencer – “por cada uma viagem redonda, que é ida e volta” – em 200.000 réis. Fora a soldada, “o estilo que há e sempre houve desde tempos muito antigo, assim na Praça de Lisboa, como na de Pernambuco”, era de deixar a câmara do navio livre para os capitães. E se caso os senhorios desejassem reservar a câmara para eles, deviam dar aos capitães uma remuneração em dinheiro igual à que os capitães lucrariam com o dito espaço.

A querela se deu justamente porque o senhorio queria ficar com a câmara e dar à Pessoa 200.000 réis em troca. Ainda prometia uma acomodação no navio, na qual o capitão poderia lucrar 100.000 réis. Isto é, um salário de 200.000 réis, mais 200.000 réis por abrir mão da câmara e mais 100.000 réis de outra acomodação, tudo resultava em 500.000 réis. Esse talvez seja o que, aproximadamente, ganhava um capitão, mas parece que Pessoa não ficou satisfeito com esse valor, e foi-se embora para Lisboa. Segundo ele, num navio de três mastros como aquele que estava sendo construindo em Pernambuco, com uma grande câmara, um capitão tiraria, numa viagem redonda, de 700.000 a 800.000 réis.⁹⁴³ Esses eram os ganhos como comissário na verdade. De acordo com Pessoa, “segundo o estilo da Praça desta cidade”, todo o comissário levava 3% “pelo trabalho de comprar, despachar e embarcar qualquer efeitos” que lhe encomendam.⁹⁴⁴

⁹⁴³ E talvez ele não estivesse exagerando. A soldada de um capitão em 1791 era de 834.910, cf. ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 36, n.º 9, cx. 223 de 1791.

⁹⁴⁴ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 49, n.º 5, cx. 236, f. 5-8v.

Voltando a discussão sobre os fretes. Seja pela falta de recursos, decorrente de pouco dinheiro em caixa disponível, pelo descompasso entre as receitas de fretes, que não eram coletadas imediatamente após a embarcação atracar em Lisboa, e os custos de armação, que exigiam prontos pagamentos, ou pela simples razão de inadimplência dos carregadores em não pagarem os fretes, alguns interessados nas embarcações recorriam a dinheiro alheio para pagarem as despesas da viagem. Nesses casos, poderiam recorrer a empréstimos, ou como era mais comum, trocavam a cobrança futura de parte dos fretes, ou da sua totalidade, pela paga adiantada dos custos da última viagem, algo que pode ser entendido como uma operação de desconto. Além disso, a cobrança dos fretes também funcionava como moeda de troca, permitindo auferir que existia um mercado de fretes e com procuradores especializados nesse tipo de cobrança. A tática, no fundo, era simplesmente capitalizar os ganhos de fretes.⁹⁴⁵

Os fretes deveriam ser coletados de dezenas de carregadores, tarefa que nem sempre os proprietários gostavam ou tinham tempo de realizar; muito menos o capitão da embarcação, que provavelmente já deveria estar se preparando para mais uma viagem em direção ao ultramar. No caso de um navio, por exemplo, havia mais de quarenta interessados em sua carga.⁹⁴⁶ Restava delegar essa função a outrem e era esse o papel do procurador de fretes, figura que aparece com bastante recorrência nas fontes.

Nos cartórios notariais de Lisboa existe uma modalidade de procuração chamada “instrumento de cessão de fretes”. Essas procurações – cerca de 400, entre 1780 a 1807, para as viagens provenientes de Pernambuco - eram feitas pelos capitães e proprietários das embarcações cedendo os fretes da última viagem que a embarcação havia feito de Pernambuco, para que um terceiro os cobrasse. O capitão muitas vezes era o sujeito que fazia procuração para o proprietário cobrar os fretes, o qual, poderia ceder a cobrança a um terceiro, que aparece nos processos judiciais do Juízo da Índia e Mina como “cessionário” da embarcação. O cessionário poderia ser um credor, que havia adiantado os custos da última viagem da embarcação, ou simplesmente um cobrador de fretes, que

⁹⁴⁵ Por volta de 1804, Francisco José Bandeira era credor de Caetano Cordeiro de Araujo Feio do pagamento dos fretes de 25 caixas de açúcar (1.005.940 réis) vindas da Bahia em 1798. Caetano Cordeiro de Araujo Feio acertou com Bandeira que quitaria parte da dívida pagando os fretes de 14 caixas de açúcar e de 20 sacas de algodão, vindas em 1799, de Pernambuco. Cf. ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 32, n.º 3, cx. 32. Portanto, acertavam parte de suas dívidas com a troca dos direitos de cobrarem fretes.

⁹⁴⁶ Por exemplo, o navio S. José Macapá, em 1794, tinha 43 destinatários em Lisboa a espera de sua carga. Cf. ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 2, n.º 10, cx. 268, f. 6.

receberia uma comissão pelo seu trabalho, ganhando de 2% a 3% sobre as cobranças. Num edital da Junta do Comércio de 1801, intitulado “sobre os procuradores de fretes nas portas das alfândegas”, informava que os procuradores de fretes não deixavam as mercadorias saírem da alfândega se os negociantes não os pagassem. A Junta achava isso “desnecessário” e “ineficaz”, dizendo que todo o negociante que se visse vexado por isso que procurasse o tribunal.⁹⁴⁷

Na tabela 6.7. foram compiladas todas as viagens encontradas que declararam seus custos e receitas de fretes. A coluna “lucro do cobrador” diz respeito somente àqueles agentes que pagavam os custos de costeamento e soldadas e que, doravante, teriam o direito de cobrar e ficar com os fretes, parciais ou totais da viagem. Chama à atenção a relativa baixa lucratividade desse tipo de operação, além do trabalho de cobrar e os riscos de não receberem dos carregadores. Contudo, desse lucro podem ser suprimidos os supostos custos de seguro e depreciação da embarcação que não se sabe se estavam embutidos nos custos de costeamento. Seja como for, a lucratividade média desses fretes era de 10,60%. Provavelmente esses eram os lucros líquidos do negócio do transporte, pois Jorge Pedreira estima que a lucratividade bruta fosse de 20%, não deduzidos os custos.⁹⁴⁸ Apesar da pouca representatividade dos casos elencados na Tabela 6.7. ela ajuda a iluminar um pouco a lucratividade e os custos do negócio do transporte em duas conjunturas muito relevantes. A lucratividade no período de fretes regulados, até 1796, ficou na média de 9,51%, enquanto que com fretes livres ela aumentou para uma média de 12,59%. Por outro lado, no mesmo recorte, os custos subiram de uma média de 5.535.927 réis para 6.902.897 réis.

⁹⁴⁷ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 133, f. 22.

⁹⁴⁸ PEDREIRA, Jorge. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822)*. Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, tese de doutorado, 1995, p. 343.

Tabela 6.7. Custos e receitas de viagens e lucros dos cobradores de fretes (1787 a 1807)

Fontes	Ano	Embarcação	Tipo	Tonelagem	Custo	Receita	Receita-Custo	Lucro do cobrador	Carga (réis)
1	1787	Águia do Douro	Corveta	277		3.732.140			22.887.750
2	1788	N. S. do Rosário e Prazeres	Navio	450		13.721.343			57.555.300
3	1788	N. S. da Piedade e S. Jesus da Boa Hora	Corveta	298		5.311.955			40.885.700
4	1788	Águia do Douro	Corveta	250	2.200.000	2.525.980	325.980	12,91%	20.154.100
5	1788	Pérola do Mar	Navio	540	4.800.000	11.002.045	6.202.045		69.717.275
6	1789	N. S. do Patrocínio e S. Ana	Navio	461	7.490.000				45.866.840
7	1789	Águia do Douro	Corveta	199	3.970.000			8,40%	17.471.000
8	1789	N. S. do Rosário, Prazeres e Almas	Navio	508	11.330.000	12.591.660	1.261.660	11,10%	97.114.300
9	1790	S. Antônio, Ozires	Bergantim	107	2.057.975	2.279.945	221.970	9,80%	9.645.350
10	1791	Júpiter	Bergantim	205	2.200.000			8,80%	11.988.000
11	1791	N. S. do Rosário, Prazeres e Almas	Navio	453	7.560.000			10,50%	71.394.380
12	1792	Águia do Douro	Corveta	200	5.100.000				26.720.860
13	1792	N. S. do Rosário e Minerva	Corveta	210	2.725.000			6,50%	21.806.750
14	1793	S. José, o Diligente	Navio	442	5.830.000	6.225.165	395.165	6,40%	55.703.650
15	1793	N. S. da Conceição, S. José, a Flor do Mar	Navio	525	6.400.000			5,94%	69.138.175
16	1795	Senhor do Bom Fim	Corveta	65		2.522.705			10.936.570
17	1796	N. S. do Monte do Carmo, S. Antônio e S. Francisco	Navio	325	13.200.000	14.993.256	1.793.256	11,97%	49.844.200
18	1796	Carmo e S. José	Corveta	200	2.640.000	3.010.000	370.000	12,30%	10.703.800
19	1798	S. S. S. Antônio e Almas, Ladeira a Pique	Bergantim	166	7.370.000	7.798.850	428.850	5,50%	12.876.800
20	1800	Real Pedro	Navio	556	11.910.076				59.400.600
21	1801	S. Antônio e Almas	Navio	381	15.960.000	20.098.160	4.138.160	25,60%	66.058.465
22	1801	Flor de Una	Navio	177	9.200.000	11.065.490	1.865.490	14,80%	24.691.165

CAPÍTULO 6. O TRANSPORTE DE MERCADORIAS ENTRE PERNAMBUCO E PORTUGAL

23	1802	Alegria Constante	Galera			5.092.187			24.020.300
24	1805	Conceição e Passos	Bergantim	108		2.382.935			17.471.250
25	1806	Sociedade	Brigue	170	5.500.000	6.395.795	895.795		22.618.650
26	1806	S. José, Indiano	Navio		6.000.000	6.850.132	850.132	12,50%	
27	1806	S. Francisco	Brigue	113	2.900.000	3.109.925	209.925	9,20%	24.795.600
28	1807	Princesa da Beira	Galera	374	1.598.906			7,96%	47.096.900
29	1807	Maria Apolonia	Bergantim	36	1.687.091	1.717.091	30.000		3.097.550

Fonte: para as cotas documentais, cf. apêndice I – Tabela 3. IE. As tonelagens se encontram em FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa, op. cit.* Os valores das cargas se encontram nos documentos dos mapas de carga.

Até mais ou menos 1795, somente os mestres tinham o poder de emitir procurações para terceiros cobrarem os fretes. A partir dessa data foi dado aos proprietários das embarcações esse direito, sem a necessidade de procurações dos mestres. Isso provavelmente foi deliberado depois de um caso, que passou pelo Juízo da Índia e Mina e que chegou até a Junta do Comércio, sobre a querela entre um proprietário e um mestre de navios. Na consulta, a Junta deliberava que embora o mestre fosse, por tradição, a pessoa responsável “pela boa condução e entrega dos gêneros recebidos” dos carregadores e a pessoa que assinava o conhecimento de carga era, contudo, o proprietário da embarcação que respondia pelos danos das cargas e pela manutenção da embarcação. Proibir o dono do navio de cobrar os fretes era “pernicioso ao comércio, contrário aos costumes das nações civilizadas, e muito ofensivo dos direitos da propriedade.” Ainda segundo a Junta, essa prática de só o mestre ter o poder de cobrar fretes ou de passar procuração para outra pessoa o fazer, vinha do direito romano que só aceitava contratos diretos entre as partes.⁹⁴⁹

Entender o funcionamento do negócio do transporte segue mais ou menos a lógica de uma sociedade mercantil. A propriedade de uma embarcação era integral, com um único dono, ou era partilhada, com dois ou mais sócios com partes iguais ou desiguais, na embarcação. A divisão das embarcações com vários ou poucos proprietários, era já uma forma de sociedade. Normalmente o capitão, que acedia como proprietário, era o gestor do negócio. E o proprietário propriamente dito era incumbido de outras tarefas, como a de aliciar os carregadores, pagar os custos da viagem e recolher os pagamentos de fretes. Ou não, ele poderia ser um investidor passivo, nada fazendo, apenas retirando rendimentos.

A localidade dos sócios também variava. E a divisão dos lucros das viagens também poderia variar consoante o tipo de contrato que os proprietários estipulavam entre si. Eis um exemplo de uma sociedade de navegação entre agentes de Lisboa e Pernambuco no navio *Pérola do Mar*. Luis Pereira Brandão e João Afonso Regueira eram os sócios moradores em Pernambuco. Joaquim Leocádio da Fonseca era o caixa da negociação em

⁹⁴⁹ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 129, f. 22 e f. 157. A determinação de ceder os direitos de cobrança dos fretes aos proprietários de embarcações e também o fim da regulação das taxas de fretes podem ser um respingo das políticas mais “liberais” de Rodrigo de Souza Coutinho. Ele procurava “essencialmente dar maior flexibilidade e eficácia a uma economia em crescimento, numa conjuntura favorável” e ainda segundo Valentim Alexandre, Rodrigo de Souza Coutinho tentava conciliar as diretrizes da economia clássica, de Adam Smith, com o sistema de exclusivo colonial. Cf. ALEXANDRE, Valentim. *Os sentidos do império, op. cit.*, p. 85 e 98.

Lisboa. Em 1788, o total de fretes da última viagem de Pernambuco venceu em 11.002.045 réis. Leocádio ficava com a melhor parte das receitas, porque receberia a metade dos fretes. A outra metade caberia aos dois sócios em Pernambuco. Apesar de receber metade das receitas, a divisão igual dos custos da viagem prejudicava o sócio em Lisboa. Os custos da viagem venceram em 4.800.000 réis e os sócios em Pernambuco pagaram a sua parte por meio de um procurador em Lisboa.⁹⁵⁰ Por esse caso, pode-se ver que os lucros com transporte eram bons. Foram mais de 6 contos de réis divididos por três pessoas.

Não eram somente os lisboetas os interessados do negócio do transporte. Mesmo em embarcações que atracavam em Lisboa, proprietários do Porto também participavam do negócio. Assim, as receitas do transporte extravasavam a cidade de Lisboa. Apesar de fazer viagem de Pernambuco para a capital do reino, o navio *Santana e São José* pertencia a José Manuel do Couto Garrido e a José Ventura Fortuna, moradores no Porto. Filipe Damázio de Aguiar, negociante em Lisboa, cobraria os fretes da última viagem da embarcação, e remeteria os valores à firma de Bernardo Clamousse & Companhia, homens de negócio de Lisboa, que eram consignatários do navio e correspondentes dos proprietários. Bernardo Clamousse & Companhia, por sua vez, se encarregariam de remeter as receitas aos proprietários no Porto.⁹⁵¹

Havia, por certo, um aproveitamento de característica rentista por parte dos proprietários que não administravam a embarcação, deixando-a no comando de algum encarregado ou mesmo nas mãos de outro negociante. Mas mesmo nesses casos, o administrador tinha autonomia para arrendar os fretes em troca das pagas. O que à primeira vista pode ser uma surpresa, mas que era perfeitamente comum a época, era que mesmo embarcações que ganhavam avultadas receitas de fretes e que carregavam enormes riquezas em valores, recorriam a sublocar os custos da viagem a terceiros, uma vez que, como já dito, não tinham dinheiro em caixa na hora ou queriam simplesmente dispersar os riscos.

A própria administração do navio, por sua vez, poderia ser repassada a outra pessoa. Era o caso do navio *Nossa Senhora do Rosário, Prazeres e Almas*, um navio de grande porte, que chegou a carregar, em 1788, cerca de 508 toneladas de mercadorias,

⁹⁵⁰ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 131, f. 35-36.

⁹⁵¹ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 138, f. 75v-76v.

beirando o valor da sua carga em 100 contos de reis. Esse navio tinha quatro proprietários e dois administradores. João de Oliveira Guimarães, procurador para cobrar fretes, era administrador do navio na ausência de Manuel Pereira Viana de Lima. João de Oliveira Guimarães fez acordo com Francisco Tomás da Costa Reis para que lhe adiantasse 11.330.000 réis para pagamento de soldadas e costeamento da última viagem que o navio havia feito de Pernambuco. Francisco Tomás da Costa Reis iria receber em troca o direito de cobrar e ficar com todos os fretes da referida última viagem, que importavam 12.591.660 réis. O modo de pagamento era mais ou menos intrincado. Francisco Tomás da Costa Reis entregou uma letra de 1.600.000 réis passada por ele mesmo sobre um tal de Gaspar Fernandes Couto para pagar a João de Oliveira Guimarães. E o resto lhe entregou em dinheiro de contado. O que esse caso, aparentemente, indica é que foi um investimento sem retornos para os quatro proprietários.⁹⁵² E mesmo se tivesse retornos eles seriam pequenos. Algo em torno de 300 mil réis para cada um, se a divisão fosse feita igualmente. Mas para Francisco Tomás da Costa Reis, o adiantador dos custos, seria um bom negócio já que, se conseguisse cobrar todos os fretes, ficaria com um lucro de 10,1%.

Mesmo em casos não envolvendo cessões de fretes a terceiros para a paga dos custos, existia a possibilidade de entrega direta dos fretes aos credores, sejam os da carga, sejam os que financiaram os seus aprestos. Manuel de Freitas Lisboa, dono e capitão do navio *Saibu*, repartiu, em 1792, todos os fretes da última viagem que fez de Pernambuco com os seus credores, de modo que “os fretes desta viagem já não são seus.”⁹⁵³

Esses dois últimos casos demonstram como o investimento numa embarcação poderia gerar empates e, no limite, até perdas. Mas isso não era fenômeno estranho. Ralph Davis, olhando o comércio britânico entre os séculos XVII e XVIII, cita casos de empreitadas navais que não lucraram.⁹⁵⁴

Geralmente, quando haviam querelas relacionadas à viagem ultramarina, como o não pagamento de fretes por parte dos carregadores ou pelo dano causado as cargas pelos armadores, elas eram resolvidas primeiramente entre os próprios particulares ou nos pleitos judiciais, em última instância. O que ficou registrado, contudo, foram as disputas que passaram pelos tribunais, nomeadamente no Juízo da Índia e Mina, que tinha alvará,

⁹⁵² ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 106, liv. 642, f. 70-71v.

⁹⁵³ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 55, n.º 11, cx. 242, f. 67.

⁹⁵⁴ DAVIS, Ralph. *The rise of English shipping industry*, op. cit, p. 380.

desde 03 de agosto de 1727, para deliberar sobre ações de fretes.⁹⁵⁵ Na maioria dos casos observados, as cobranças se arrastavam por anos até que se recorresse ao tribunal e envolviam dívidas razoavelmente pequenas, mas que do ponto de vista das receitas do transporte, eram valores que podiam constituir o próprio ganho do setor.

Até 1796, conseguir carregamentos não deveria ser a coisa mais difícil para um armador. Durante a década de 1780 até a primeira década do século XIX, o mercado brasileiro estava em alta e isso implicava em grande oferta de mercadorias, as quais demandavam mais serviços de transporte. A oferta de transporte certamente acompanhou essa euforia e atendeu satisfatoriamente as demandas dos carregadores. Contudo, certos timbres especulativos e atritos entre carregadores e armadores começaram a ter lugar a partir de 1796, quando os fretes do Brasil deixaram de ser regulados. Essa foi a oportunidade para os armadores barganharem nos preços e, sendo assim, aumentarem as suas margens de ganhos. Negociação que ganhou outro ritmo para os carregadores também. Daí em diante eles teriam que escolher aquelas embarcações com preços mais favoráveis. É de se lembrar a reclamação do governador Tomás de Melo em 1798, informando que, como os fretes estavam muito altos, os mercadores residentes em Pernambuco não estavam mais mandando mercadorias por sua conta e risco, mas sim preferindo remeter somente como comissários. Isso, até um ponto, era bom para os residentes, pois a conta das remessas ficaria maior, já que os altos fretes entravam no cômputo das comissões.⁹⁵⁶

Foi a guerra que tornou possível a abertura dos fretes. E o perigo beligerante também fez proliferar pequenas embarcações - como os bergantins e brigues - que apesar de pouco afeitas à artilharia, pelo seu espaço reduzido, tinham um tempo de carregamento menor nos portos e, como eram pequenas, se caso a viagem marítima desse em prejuízos, as perdas seriam menores. Também era uma estratégia para diminuir os custos com a tripulação. Inclusive a Junta do Comércio apoiava e incentivava essa estratégia. Manuel de Souza Freire, por exemplo, pedia licença, em Lisboa, para que um bergantim, que atuava nas costas de Pernambuco, pudesse ser carregado pelo seu correspondente em Recife para fazer viagem até Lisboa sem a necessidade de capelão e cirurgião. O

⁹⁵⁵ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 99, n.º 8, cx. 99.

⁹⁵⁶ APEJE, CC. 09. f. 6.

argumento de Souza Freire era que os gastos com esses tripulantes seriam grandes e a própria embarcação não tinha espaço para comportar altar e instrumentos cirúrgicos.⁹⁵⁷

O Gráfico 6.4 resume a evolução de 1.315 viagens que tomaram lugar entre Pernambuco e Portugal, atentando para os tipos de embarcações utilizadas. O que chama atenção nesse gráfico é o crescimento de embarcações menores que os navios, principalmente os bergantins e brigues, assim como uma embarcação de longa data conhecida, a galera.

Gráfico 6.4. Tipos de embarcações entre Pernambuco e Portugal (1757 a 1807)

Fonte: mapas de carga, cf. Apêndice I – Tabela 16. IA.

Mas apesar do crescimento dessas embarcações menores, o navio continuou como o tipo mais acionado. De 1769 a 1807 saíram do porto do Recife 1.030 embarcações em direção ao porto de Lisboa. Para 898 delas foi possível localizar uma série de informações, conforme mostra a Tabela 6.8.

⁹⁵⁷ ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 130, f. 35-35v. A Junta do comércio, em outra ocasião, informava que havia dado mais de 30 licenças para embarcações pequenas viajarem sem capelão entre 1795 e 1796. Cf. ANTT. Junta do Comércio, Registo Geral, Liv. 133, f. 57.

Tabela 6.8. Tipos de embarcações entre Pernambuco e Portugal (1769 a 1807)

A	B	C	D	E	F
Bergantim	81	13.542	167	9,0%	4,1%
Brigue	22	5.383	244	2,5%	1,6%
Charrua	2	830	415	0,2%	0,3%
Corsário	3	1.286	428	0,3%	0,4%
Corveta	122	26.349	215	13,6%	7,9%
Galera	131	40.164	306	14,6%	12,1%
Nau	4	2.417	604	0,5%	0,7%
Navio	520	239.796	461	57,9%	72,3%
Sumaca	13	1.893	145	1,5%	0,6%
Totais	898	331.660			

A - Tipos de embarcação. **B** – Quantidade de viagens dos tipos de embarcação. **C** – Toneladas (totais) carregadas por tipo de embarcação. **D** – Média das toneladas por tipo de embarcação. **E** - Participação (%) dos tipos de embarcações frente ao total de embarcações. **F** - Participação (%) das toneladas dos tipos de embarcações frente à tonelagem total das embarcações. Fontes: os tipos de embarcação se encontram nos mapas de carga, cf. Apêndice I. As toneladas encontram-se em FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa, op. cit.*

O navio era, assim, o mais expressivo dentro do conjunto. Conseguindo carregar em média 461 toneladas. Algumas comparações ajudam a melhor visualizar esse quadro. Por exemplo, nos trinta primeiros anos da Carreira da Índia, 1500-1530, as embarcações que faziam o trajeto oriental tinham a capacidade de carregar 400 toneladas. Em meados do século XVI chegariam a 600 toneladas, chegando no final do século a construírem embarcações com capacidade superior a 2 mil toneladas.⁹⁵⁸

Já em relação às frotas do Brasil, é um tanto difícil saber os tipos de embarcações utilizadas naquele período, uma vez que poucas informações foram registradas. Até mesmo para o período de navegação solta é prudente olhar a documentação com cautela, pois parecia haver, na época, uma certa indiscriminação na tipologia das embarcações. Muitos documentos tratam o tipo “navio” como generalização para todas as embarcações. Seja como for, em 1602, as embarcações que saíram de Pernambuco se compunha de “quinze *urcas* de Hamburgo, sete *fluits* de Emden e de Hamburgo, além de vinte caravelas portuguesas”, época em que os estrangeiros ainda eram permitidos nos contratos de

⁹⁵⁸ BOXER, Charles R. *O Império marítimo português. 1415-1825*. São Paulo: Cia das Letras, 2002, p. 222.

fretamento, privilégio posto em causa no ano de 1605. Mas no geral, a estrutura da frota que atuava nas rotas brasileiras entre 1580 e 1640 era composta primeiramente pelas caravelas, seguidas pelas naus, navios, patachos e urcas.⁹⁵⁹ Apesar de poucas, as urcas eram importantes de vez que tinham maior capacidade de armazenamento, a além disso poderiam levar mais armas. As caravelas eram menores, mas tinha o benefício de serem rápidas.⁹⁶⁰ Pela frota que chegou a Lisboa em 1749, vislumbra-se outro cenário. No total foram 28 embarcações. Tirando a nau de guerra que fez a escolta da frota, o navio tinha papel preponderante. Eram 23, que correspondiam a 82% da frota. O restante eram um bergantim, duas corvetas, uma sumaca e uma galera.⁹⁶¹

Na segunda metade do século XVIII, e talvez antes, foi se moldando uma certa correlação entre tipos de embarcações e rotas. Os navios faziam a vez na rota com Portugal, as corvetas eram quase exclusividade no contato com a costa africana e a sumaca dominava o comércio de cabotagem. Em 1775 foi feito um censo em Pernambuco a respeito da marinhagem. De todos os 752 marinheiros na capitania de Pernambuco, 296 (39,3%) atuavam no comércio de cabotagem (entre as capitanias anexas a Pernambuco), o restante atuando no transporte com a metrópole, com a África e o restante do Brasil. O Recife concentrava cerca de 75% (52 sumacas) dessas embarcações de cabotagem e 76% (227) das pessoas que faziam “comércio de transporte pelos rios e ribeiras”.⁹⁶² As demais sumacas e marinheiros se encontravam nos portos da Paraíba, Igarapé, Serinhaem e Itamaracá. As 7 embarcações dedicadas ao tráfico de escravos, sendo 6 corvetas e 1 galera, eram exclusividade do porto do Recife.⁹⁶³ Os dados do TSTDB confirmam isso, uma vez que das 8 embarcações que entraram em Pernambuco, 7 haviam saído do Recife

⁹⁵⁹ COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico*, op. cit, p. 189-190.

⁹⁶⁰ Ibidem, p. 202-203.

⁹⁶¹ “Livro de lembrança das entradas e saídas das frotas portuguesas, e de outros navios para a América e Estados da Índia” depositado no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Junta do Comércio, livro 74, 24v a 25f.

⁹⁶² As embarcações de cabotagem cresceram, pois em 1749 haviam em Recife 57 embarcações dedicadas a essa atividade. Cf. Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749. In: *Anais da Biblioteca Nacional*, v. XXVIII, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1908, p. 431-433.

⁹⁶³ 1775, outubro, 10, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo mapa das embarcações, marinheiros e pescadores que existem na dita capitania e em suas anexas, segundo a ordem recebida. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 120, D. 9196. A marinhagem total de Pernambuco (752 pessoas) contrasta significativamente com a marinhagem da Bahia (1.873 pessoas) em 1775. Para as informações sobre a Bahia Cf. ALMEIDA, Eduardo de Castro e. *Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes no Arquivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Bahia. Vol. I*. Rio de Janeiro: Oficinas gráficas da biblioteca nacional, 1913, doc. 8789.

e 1 saída de Lisboa, descarregando 2.865 escravos, todos de Angola.⁹⁶⁴ Já os tipos de embarcações utilizadas no comércio ultramarino com Lisboa eram, em sua maioria, os navios, que totalizaram, nesse ano, 15, somada a uma corveta.⁹⁶⁵ Em média, por volta de 1780, as corvetas empregadas no comércio com Portugal tinham capacidade de carregar 240 toneladas e às dedicadas ao tráfico de escravos 132 toneladas.⁹⁶⁶

O Gráfico 6.3. torna mais evidente a grande movimentação que o comércio de cabotagem realizava singrando a costa do Nordeste em 1775, tanto para o abastecimento interno como para auxiliar no comércio de exportação. Entretanto, isso pouco quer dizer em termos de valor, já que os contatos com Portugal eram os mais lucrativos.⁹⁶⁷ Ainda há que somar, para esse ano, as 15 sumacas que, extraordinariamente por conta dos conflitos no Sul, saíram de Pernambuco em direção ao Rio de Janeiro, levando 19.000 arrobas de carnes do sertão,⁹⁶⁸ 3.200 alqueires de farinha de guerra, 63 alqueires e meio de feijão e 55 alqueires de arroz.⁹⁶⁹

⁹⁶⁴ Trans-Atlantic Slave Trade Database. Banco de dados, online, que registra viagens de tráfico de escravos. <http://slavevoyages.org/>. Acessado em 20/06/2014.

⁹⁶⁵ Cf. Apêndice I – Tabela 16. IA.

⁹⁶⁶ 1780, maio, 1, [Pernambuco]. MAPA do estado da marinha da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10159.

⁹⁶⁷ Veja-se que, por exemplo, toda a moeda provincial (de ouro, prata e cobre) cunhada na Bahia, a capitania mais rica à época, entre 1729 a 1774, girava em torno de 357.657.757 réis. Era moeda que, como escrevia o governador da Bahia em 1797, D. Fernando José de Portugal, “gira geralmente em toda a América, à exceção de Minas Gerais.” Cf. ALMEIDA, Eduardo de Castro e. *Inventário dos documentos. op. cit.*, doc. 17.295. A moeda cunhada em 45 anos para lubrificar as trocas internas das capitanias era facilmente ultrapassada por 4 ou 5 navios de alto valor saídos de Recife.

⁹⁶⁸ 1776, março, 6, Recife. 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 totalidade do que foi remetido ao Rio de Janeiro, referindo-se aos mapas que contêm as relações das remessas de dinheiro, letras e gêneros. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 122, D. 9281.

⁹⁶⁹ 1775, outubro, 27, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo paus de jangada, munições, farinha de guerra, feijão, arroz, poliame, na corveta São José para o Rio de Janeiro, em cumprimento das ordens do vice-rei e governador-geral do Estado [do Brasil], marquês de Lavradio, [Luís de Almeida Soares Portugal de Alarcão Eça e Melo Silva e Mascarenhas], e mais uma sumaca com carnes do sertão e paus de jangada à dita capital. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 121, D. 9219.

Gráfico 6.5. Destinos das embarcações que saíram de Pernambuco em 1775

Em relação ao tempo de viagem na rota ultramarina, embora fossem cada vez mais empregues embarcações menores, em pouco ou nada sua atuação reduziu as distâncias entre Pernambuco e Portugal. O salto entre 1798/99, vendo o Gráfico 6.4., se deveu a reinstalação das frotas, que faziam as viagens demorar um pouco mais. Além disso, pode ter acontecido que as embarcações fizessem mais paragens nas ilhas do Atlântico quando sentissem a ameaça dos corsários. Tirando os anos de comboio, o tempo de viagem de Pernambuco a Portugal demorava 75 dias em média. Ou seja, não foram observados melhoramentos nas embarcações que intentassem reduzir as distâncias. No fim, o tempo de deslocamento atingido durante a segunda metade do século XVIII eram praticamente os mesmos da primeira metade do século.⁹⁷⁰

⁹⁷⁰ PINTO, Virgílio Noya. *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1979, p. 136, conforme visto no capítulo 2 também.

Gráfico 6.6. Tempo de viagem, em dias, entre Pernambuco e Portugal (1769 a 1807)

Fontes: Para as datas de saída de Pernambuco, cf. Mapas de carga no apêndice I. Para as datas de entrada em Lisboa, cf. FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa, op. cit.*

Assim, a grande alteração na configuração do cenário marítimo foi a abolição das frotas. Principalmente devido ao tempo que economizou dos transportadores e dos mercadores nas viagens redondas. Pegue-se o caso da frota de 1757. A viagem de Portugal a Pernambuco não demorou muito, foi de 33 dias, talvez por causa de ventos favoráveis ou porque o peso das cargas fosse leve quando comparado com o peso dos gêneros coloniais. O tempo em porto custou 4 meses. Já o caminho de volta demorou 109 dias. Portanto, uma viagem redonda de 272 dias, isto é 8 meses.⁹⁷¹ Já no tempo da CGPP, sem os inconvenientes de se armar frotas, o percurso completo se reduz significativamente, e chega a uma média de 135 dias de viagem redonda.⁹⁷² É de notar que neste cenário de frotas, um mercador que financiasse e selasse acordos com um comissário volante demoraria muito para reaver seus capitais, pois o agente itinerante tinha menos chance de

⁹⁷¹ 1757, junho, 3, Recife. OFÍCIO do [ouvidor-geral da capitania de Pernambuco], João Bernardo Gonzaga, sobre a saída da frota da capitania de Pernambuco e a remessa de couros, solas e pau-brasil. Anexos: 7 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6992. Cf. também 1757, junho, 9, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, remetendo o mapa da carga que levam os navios da frota da dita capitania. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6997. ANTT. Junta do Comércio, livro 74, f. 42. Leonor Freire Costa também identificou que as viagens de ida eram mais rápidas e as de volta mais lentas na primeira metade do século XVII, cf. COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico, op. cit.*, p. 345-346.

⁹⁷² Conforme visto no capítulo 3.

fechar negócios em 4 meses, por isso a probabilidade dele ficar na colônia até a próxima frota, ou seja, depois de mais de um ano. Já no cenário onde as frotas inexistem, esse mesmo operador transitório poderia ter mais tempo de negociações, já que teria uma oferta de transporte espalhada pelos vários meses do ano. Não necessariamente ele retornava ao reino na mesma embarcação que o trouxe.

A oferta de tipos de embarcação era um fator que pesava na hora de escolher em qual vaso enviar as mercadorias para o ultramar. Seria o caso de um mercador escolher uma embarcação leve, que faria uma viagem redonda rápida, com estada reduzida em porto, ou seria o caso de escolher um navio que demoraria mais no porto para receber carga? Tudo dependia das condições do mercado e da sazonalidade das safras. Uma viagem rápida poderia ser uma boa escolha, por exemplo, se as fazendas europeias já estivessem vendidas antecipadamente em Recife, e se os gêneros coloniais já estivessem comprados. Nesse caso a viagem seria extremamente rápida. Uma viagem longa poderia ser o ideal caso os preços não estivessem favoráveis. Quanto mais tempo em porto, alongavam-se mais os prazos para os comerciantes e os produtores chegarem a um acordo sobre os preços. E talvez um mês a mais esperando no porto poderia ser o tempo necessário para vingar uma boa safra de açúcar ou de algodão.

A ausência de contratos de fretamento impossibilita avançar muito nessas relações entre duração das viagens, embarcações escolhidas, negociação dos preços etc. Mas o mais provável era que os negociantes, pelo menos em Lisboa, planejassem sempre viagens rápidas. No único contrato de fretamento encontrado para Pernambuco, aparecem algumas particularidades importantes que ilustram mais ricamente essas questões. Em 7 de julho 1795, João de Oliveira Guimarães fez contrato com o capitão e senhorio da corveta *O Senhor do Bomfim*, Paulino Pinto da Mota. O contrato era para que este último fizesse viagem ao Recife e lá

"carregar a ordem do correspondente ou correspondentes do mesmo Guimarães [o fretador] as fazendas e cargas que lhe for entregue que ele capitão receberá a seu bordo e arrumará com a sua gente da equipagem e campanha, e dali depois de carregada, e não sobrecarregada, a dita corveta, recebendo as ordens do dito correspondente ou correspondentes [voltará para Lisboa] findará o presente fretamento [...] depois de estar a mesma corveta na sua armação e dar entrada na alfândega desta mesma cidade [de Lisboa]"

seriam pagos os fretes [vencidos em 2.800.000 réis] por João de Oliveira Guimarães ao capitão depois de quatro meses após a corveta ter entrado no porto e for vistoriada pela

alfândega. Depois da vistoria da alfândega, Guimarães pagaria - tirando da conta do frete - as soldadas e costeios da viagem da corveta. Assim que a corveta chegasse a Lisboa o capitão deveria fazer procuração para ceder os fretes para o fretador Guimarães. Esse contrato de fretamento era para ocupar toda a corveta, menos os lugares destinados à tripulação [o "rancho da equipagem" localizado "de baixo do castelo"]. Se a tripulação quisesse levar carga, deveria pagar frete quando chegasse a Portugal. A embarcação deveria sair da metrópole o mais tardar até o fim de julho, ou primeiro de agosto. Cada dia a mais demorado em porto para sair, o capitão deveria pagar a Oliveira Guimarães 4.800 réis por dia, a não ser que a causa fosse pelo tempo ou por ordens superiores. No Recife, quando a embarcação estivesse pronta para receber carga não deveria demorar mais de 40 dias para acomodar as mercadorias. Se a embarcação demorasse mais do que isso para receber carga, por razões superiores ou climáticas, o fretador pagaria os custos correspondentes das despesas. Todas as despesas, tanto em Recife como em Lisboa, ficariam na conta do capitão. O correspondente em Pernambuco poderia meter um estivador a bordo da embarcação "por todo o tempo que durar a carga da corveta".⁹⁷³

Esse tipo de contrato só deveria ser possível em embarcações de pequeno porte, como as corvetas. Guimarães, que não era dono da embarcação, armou-a por completo com carga sua e com cargas de outros, porque pedia para o capitão fazer-lhe procuração para cobrar os fretes. Mencionava ainda que só os fretes da torna viagem seriam pagos e se calava em relação aos fretes de Portugal para Pernambuco, sustentando que os ganhos do transporte eram realizados por meio dos gêneros coloniais. Quarenta dias em porto era realmente um tempo curto e Guimarães provavelmente colocou essa cláusula porque existiam correspondentes em Pernambuco que iriam estar prontamente preparados com as mercadorias. Não seria necessário barganhar com os produtores ou esperar vender fazendas para fazer as trocas; se assim fosse, demoraria mais do que quarenta dias. Além do mais, se tratando de embarcação pequena como uma corveta, o tempo para satisfazer sua carga não deveria, a princípio, se expandir muito. O tempo de viagem no mar foi rápido. De Pernambuco a Lisboa a corveta demorou dois meses, saiu em 10 de novembro de 1795 do Recife e entrou em 11 de janeiro em Lisboa com 91 toneladas e com uma carga modesta de pouco mais de 17 contos.⁹⁷⁴ Se a corveta saísse de Lisboa no começo

⁹⁷³ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 109, liv. 664, f. 37-38.

⁹⁷⁴ Para a saída do porto do Recife, Cf. 1795, novembro, 16, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], D.Tomás José de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interinamente da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa [Coutinho], remetendo o mapa da carga

de agosto, como previa o contrato de fretamento, chegaria a Pernambuco em fins de setembro ou início de outubro. Uma vez que a corveta saiu de Recife em 10 de novembro, conclui-se que o contrato teve sucesso e mais importante, temos um sólido relato de quanto durava a viagem redonda de uma corveta: 5 meses e 10 dias; 4 meses no mar e 1 mês e 10 dias em porto. Informações de tempos de viagens redondas aparecem raramente. Outra aparece registrando a viagem total do navio *Real Pedro*, que fez o percurso Lisboa-Pernambuco-Lisboa em exatos 9 meses.⁹⁷⁵

Quanto mais demorada a viagem, mais altos seriam os seus custos. A ausência de contratos de fretamento impossibilita saber, globalmente, o quanto as viagens deveriam durar. Uma forma de contornar isso foi através de algumas cláusulas de letras de risco. Algumas – muito poucas, a bem da verdade – informam até quanto tempo a letra de risco valeria considerando toda a viagem. Quando o piloto Fernando Gregório Leitão e o cirurgião Inocêncio José Joaquim passaram letra de risco a Agostinho de Oliveira Guimarães no valor de 336.000 réis na forma de "dinheiro e vinhos", colocaram uma cláusula de que em dez meses o navio *Santo Antônio*, *Cisne*, no qual eram tripulantes, deveria cumprir a viagem redonda. Se não pagassem até dez meses a Agostinho de Oliveira Guimarães, começariam a correr os “juros da lei”. Comprometiam-se a pagar a letra com seus bens e até com suas soldadas. As outras cláusulas usuais de uma letra de risco permaneciam, como a de pagá-la 30 dias depois que chegassem a Lisboa, só adicionavam e se comprometiam a completar a viagem inteira em dez meses.⁹⁷⁶ Em outro caso, que foge ao padrão de uma letra de risco, ocorre a mesma coisa, incluindo-se mais uma informação relevante. Além de ter um limite de dez meses para realizar a viagem redonda, na volta poderiam ser utilizados outros navios para os despachos dos gêneros coloniais.⁹⁷⁷ Também ficou registrada nos cartórios uma letra de risco informando que a viagem deveria durar oito meses e sem direito a fazer escalas. E outra letra dando como

mercantil que transporta para a Corte a corveta Bonfim. Anexos: 3 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 190, D. 13152. Para a entrada da embarcação no porto de Lisboa Cf. FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa e o Comércio luso-brasileiro (1769 – 1836)*. Lisboa: CNPCDP, 2001.

⁹⁷⁵ O navio *Real Pedro* havia saído de Lisboa em 07/09/1784 e voltou para a mesma cidade em 06/06/1785, cf. ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 18, n.º 16 cx. 205.

⁹⁷⁶ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 33, n.º 1, cx. 220.

⁹⁷⁷ A ação se prende com a dívida de uma letra de risco no valor de 336.000 réis sobre o navio *Nossa Senhora do Patrocínio*. Quem devia era o marinheiro, João de Oliveira. Pegava emprestado, em dinheiro de contado, para a "matalotagem e encomendas" que levaria no navio do credor Rafael José de Souza Correia e Mello. Cf. ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 6, n.º 1, cx. 272.

limite doze meses para cumprir a viagem.⁹⁷⁸ Se passassem desses tetos, os devedores deveriam pagar juros.

Todos esses casos demonstram como os financiadores e mercadores de Lisboa estavam preocupados em controlar a duração da viagem. Mais do que isso, dessa perspectiva, mostra-se como estavam lado a lado os interesses dos financiadores, carregadores e armadores. Viagens sem demoras viabilizavam rápidas trocas de mercadorias, atendendo assim as exigências dos credores. E mesmo se esses não existissem, o mais plausível era que o dono das cargas deveria querer um retorno rápido de seus investimentos e para tanto desejava que o tráfego fluísse sem empecilhos. Já para o armador, uma viagem rápida implicava, obviamente, em custos baixos.

Além do mais, da perspectiva dos mercadores, as rotas bipolares, isto é, os contatos diretos entre o reino e as colônias, sem escalas, estavam assegurados não só por legislação régia, mas sobretudo porque os investimentos de fazendas nas praças americanas favoreciam as trocas diretas. Os mercadores metropolitanos que adiantavam as mercadorias faziam isso na esperança de serem reembolsados com gêneros tropicais da própria região em que estavam atuando. Por isso que rotas multipolares eram exceção no trato de Portugal com Pernambuco.⁹⁷⁹ Muito embora fosse constante a utilização da Ilha de São Miguel como escala das embarcações da CGPP que iam a Pernambuco. Geralmente elas paravam lá para carregar panos de linho.

⁹⁷⁸ Cf. ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 23, liv. 127, f. 57-57v, eram dois marinheiros do navio *Real Pedro* que passavam a letra: Manuel da Silva e Francisco Martins. Receberam, de Antônio João Dourado em 1786, o valor principal em fazendas. Pagariam 5% de prêmio para Antônio João pelo risco, tudo totalizando 164.000 réis. Se caso o navio demorasse mais de 1 ano para fazer a viagem redonda, os marinheiros lhe pagariam mais, mas não diziam o quanto. Em outra letra, envolvendo o mesmo navio Real Pedro, Antônio Moreira Lima, comerciante de Lisboa, forneceu 640.000 réis para Francisco Lopes de Carvalho. Pelo risco, Lima iria receber em troca 672.000 réis, um juro de 5% portanto. A viagem deveria durar 8 meses e o navio não poderia fazer escalas. Cf. ANTT, 9º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 16, liv. 76, f. 20-20v.

⁹⁷⁹ As rotas multipolares encontravam na legislação régia impedimentos significativos. As embarcações em lastro que sondassem portos do Brasil em busca de carga só poderiam assim proceder se os respectivos vasos dos portos sondados já estivessem carregados. Isso era uma forma de proteger os interessados de longa data em rotas mercantis dos agentes especuladores. Cf. SILVA, Antonio Delgado da. *Collecção da Legislação portuguesa. vol. 1. op. cit.*, p. 37-38. Cf. Tabela 5.1. para ver os destinos das embarcações que saíam de Pernambuco. Nota-se aí que só ao final do século XVIII que algumas poucas embarcações começam a fazer escala nas Ilhas do Atlântico. Da mesma forma, os dados coligidos por Frutuoso; Guinote; Lopes, informam que poucas embarcações faziam escalas entre os portos do Brasil. A regra era navegação direta. Cf. FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa, op. cit.*

6.4. Os agentes do transporte ultramarino

Como visto, o transporte não era um ramo muito promissor em termos de lucratividade, já que os fretes limitados punham barreiras a rentabilização dos capitais. Afora isso os fretes poderiam não ser pagos prontamente. Esses fatores levam a crer, então, que os indivíduos que se arriscassem na empreitada deveriam estar minimamente abonados para suportarem o negócio. Igualmente, leva a crer que eram grandes homens de negócio, ou algo próximo a isso. Também, a entrada no ramo do transporte estava reservada àqueles que poderiam arcar com eventuais imprevistos, como naufrágios ou calotes nos fretes. Esses mercadores deveriam ser dignos em crédito para assegurar o funcionamento do negócio do transporte, mesmo em ocasiões de déficits, o que não os impediam de recorrerem a empréstimos de outros mercadores para, por exemplo, pagarem os custos das viagens. Não obstante, essa poderia ser uma modalidade de crédito, rentabilizando os ganhos do transporte para os proprietários se eximirem da cobrança dos fretes, passando o trabalho para terceiros.

Além disso, em algumas sociedades mercantis estão explícitas as razões de alguns não poderem se aventurar na propriedade de um navio. Como visto no capítulo 5, muitas sociedades mercantis entre mercadores de Lisboa e Pernambuco expressamente proibiam em seus contratos que os sócios, principalmente os de Pernambuco, pudessem comprar partes de embarcações. A razão disso era que: primeiro, os sócios deveriam se dedicar ao aumento da sociedade e não ao aumento de ganhos particulares e segundo, e mais importante, a sociedade com cada sócio proibido de entrar em outro tipo de contrato mercantil, não sofreria penhoras ou execução de bens e capitais caso um desses outros negócios, como a participação na propriedade de uma embarcação, desse errado. Dito de outro modo, ter parte em uma embarcação não era livre para qualquer um.

Mas quem eram os proprietários de embarcações na rota de Pernambuco? Para o período anterior a companhia, faltam dados que possibilitem maior aprofundamento nessa questão. Porém, é possível aceder em parte aos nomes de algumas pessoas que cuidavam do transporte colonial no tempo das frotas. A Tabela 6.9. ilustra alguns desses sujeitos.

Nela constam aqueles que levaram a primeira metade da safra total de açúcar nos anos de 1757 e 1759, ou seja, os maiores transportadores de açúcar.⁹⁸⁰

Tabela 6.9. Maiores transportadores de açúcar (1757 a 1759)

Proprietários	Proprietários	Data	Açúcar (caixas)
João Rite de Araujo*		20/03/1759	801
Antônio Gonçalves dos Santos		20/03/1759	605
José Correia de Freitas*	Manuel Correia de Araújo*	20/03/1759	527
João de Araújo Lima*		20/03/1759	520
José Gonçalves de Souza*	João de Matos Berenger	20/03/1759	475
José de Pinho e Souza*	José Pinto Vieira e Paulo Jorge	20/03/1759	465
João da Costa Monteiro	Luis da Costa Monteiro*	08/06/1757	459
Antônio Gonçalves dos Santos		08/06/1757	439
Félix Rodrigues		20/03/1759	433
João Rite de Araujo*		08/06/1757	431
Luis da Costa Monteiro*	João da Costa Monteiro	20/03/1759	420
João de Matos Berenger		20/03/1759	370
Manuel Pereira de Faria		20/03/1759	370
João de Araújo Mota		20/03/1759	370
Marcos José de Campos		08/06/1757	357
João de Araújo Lima*		08/06/1757	340
José Gonçalves de Souza*	João de Matos Berenger	08/06/1757	326
José de Pinho e Souza*	Francisco Gomes Braga	08/06/1757	289
Manuel Alves de Souza		08/06/1757	289
Félix Rodrigues		08/06/1757	288
Total			8.574

*Proprietários que venderam suas embarcações a CGPP. Fontes: as cargas se encontram nos mapas de frota dos respectivos anos e os proprietários se encontram nos passaportes de navios. Cf. Apêndice I – Tabela 1. IB. Os vendedores de embarcações se encontram na tabela 6.3.

João Rite de Araújo, que era capitão de embarcação de Lisboa, seria o maior armador naqueles dois anos. As suas duas viagens carregaram 1.232 caixas de açúcar. Foi secundado por Antônio Gonçalves dos Santos, armador do Porto, que em duas viagens transportou 1.044 caixas. João da Costa Monteiro e Luís da Costa Monteiro, grandes homens de negócio de Pernambuco, dividiram a propriedade de duas viagens, carregando 879 caixas. José de Araújo Lima carregou 860 caixas. E José Gonçalves de Souza e João de Matos Berenger, que eram donos de uma embarcação, transportaram 801 caixas em

⁹⁸⁰ O total de caixas exportadas, somando os dois anos, foi de 15.928.

duas viagens. Alguns desses proprietários venderam suas embarcações a CGPP em 1759 em troca de ações da empresa.

Mas a tabela acima está incompleta. Lacunas decorrentes da documentação dos passaportes de navios que provavelmente só informavam os caixas das sociedades navais.⁹⁸¹ Por outra fonte, sabe-se por exemplo que o capitão João Rite de Araújo não estava sozinho na propriedade da embarcação. Ele a dividia - desconhece-se o fracionamento - com mais cinco proprietários.⁹⁸² Outro caso é o de José de Araújo Lima. Ele aparece como o único senhorio nos passaportes. Mas pelas fontes notariais, ele é apenas um que compartilhava a propriedade com mais quatro. E o seu quinhão era um dos menores, apenas 1/8 da embarcação.⁹⁸³

Durante a vigência da CGPP a estrutura da propriedade naval se modificou, de vez que a companhia era a maior dona de vasos, muito embora ela fretasse embarcações de particulares de modo a cobrir as demandas que a sua própria frota não satisfazia. Apesar de a CGPP ter sido iniciada em 1759, a sua primeira frota só saiu de Pernambuco em 1761 e nela ainda se encontram alguns últimos armadores particulares, apenas 8. Número relativamente expressivo, porque das 12.228 caixas transportadas, 4.321 foram nos vasos particulares. De 1761 até 1771 não aparecem mais particulares armando embarcações.

Na década de 1770, a estrutura da propriedade naval se modifica sensivelmente. Em 1776, por exemplo, das 16 embarcações que saíram de Recife em direitura a Lisboa, 7 eram de proprietários particulares. Em 1779, Ventura José Fortuna e Manuel Antônio Pereira aparecem carregando altas cargas em tonelagem, 830 e 714, respectivamente. Entretanto, são Agostinho de Oliveira Guimarães e Companhia e Manuel Gomes dos Santos os maiores carregadores de açúcar, fora a CGPP. Como se disse no capítulo três, a proporção entre vasos da CGPP e de embarcações de particulares foi se tornando cada vez mais desproporcional, de vez que a companhia não conseguia aumentar sua frota por meio da construção naval, por isso a necessidade de alugar outras embarcações.⁹⁸⁴

Logo após o fim da CGPP, em 1781, a companhia continuou atuando na rota de Pernambuco. Ela persistia, ainda que em muito menor grau, nos negócios com a capitania,

⁹⁸¹ Para informações sobre essa documentação, cf. Apêndice I.

⁹⁸² ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 20-20v.

⁹⁸³ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 3, liv. 14, f. 36-36v.

⁹⁸⁴ Cf. as fontes da Tabela 3.2.

não só saldando as obrigações passadas, como dívidas, mas também tocando novos negócios, incluindo aí o fretamento de embarcações para carregar cargas de particulares.

⁹⁸⁵Contudo, a maior parte do transporte ficou a cargo dos mercadores. Das 21 viagens que tomaram lugar naquele ano, sabe-se que 14 foram feitas por vasos particulares. O restante foi feito pela companhia ou por transportadores privados e não identificados. Mas, durante a década de 1780, a companhia foi se desfazendo de suas embarcações, vendendo-as a mercadores. Jacinto Fernandes Bandeira, por exemplo, que era ligado a companhia, comprou uma das embarcações da empresa em 1787. ⁹⁸⁶

Apesar da natureza lacunar das fontes, é possível afirmar que no ano de 1781 os maiores transportadores eram Domingos Ferreira da Silva Guimarães (que carregou carga de 1.105 toneladas no valor de 95 contos de réis), Luis Machado Teixeira (818 toneladas, carga equivalente a 43 contos) e o negociante de nação hamburguesa, Felipe Hockel (680 toneladas, mais de 43 contos). Conjuntamente com José Mendes de Oliveira (498 toneladas, mais de 35 contos), Bento Álvares da Cunha (632 toneladas, mais de 35 contos) e mais dois proprietários não encontrados, esses sete proprietários foram responsáveis por mais da metade dos transportes daquele ano, algo acima de 320 contos, num total de 608 contos. Todos os sete, com exceção dos dois não identificados, eram residentes em Portugal. Importante mencionar que os valores em contos de réis são referentes às cargas e não aos fretes.

Dois anos agraciados com boas fontes são os de 1786 e 1787. Por eles, ocorreram de Pernambuco para Lisboa, 46 viagens, as quais transportaram 1.326.954.646 réis. Delas, têm-se os proprietários para 40 viagens. Os 27 maiores transportadores e os valores das cargas transportadas se encontram na tabela abaixo.

⁹⁸⁵ Segundo Angélica de Vasconcelos Silva, a companhia demorou para liquidar as dívidas por causa justamente dos novos negócios que selava. Cf. SILVA, Angélica de Vasconcelos. *As portas não podem ser cerradas (1780-1813): o processo de liquidação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. São Paulo, Universidade de São Paulo, tese de doutorado, 2016, p. 130-131 e 249. Até 1810 a CGPP recebeu carga dos devedores de modo a saldar os empenhos. Ibidem, p. 248.

⁹⁸⁶ Sobre as vendas das embarcações da CGPP, cf. SILVA, Angélica de Vasconcelos. *As portas não podem ser cerradas (1780-1813)*, op. cit, p. 237-238.

Tabela 6.10. Proprietários de embarcações e cargas transportadas em 1786 e 1787

Proprietário	Localização do Proprietário	Valor
Francisco Higino Dias Pereira e Companhia e João Ferreira Loures	Portugal	137.174.880
Joaquim Pedro Belo e Companhia	Portugal	103.076.585
Joaquim Leocádio da Fonseca e Bernardo José Luis Vieira de Lisboa. Sargento Mor João Afonso Rigueira e o capitão Luis Pereira Brandão de Pernambuco	Portugal e Pernambuco	99.560.010
Manuel Gomes Pinto e Companhia	Pernambuco	76.673.980
Jacinto Fernandes Bandeira	Portugal	68.050.260
João do Rego Falcão e Francisco de Souza Rego	Pernambuco	66.437.680
CGPP	Portugal	60.525.000
Raimundo Xavier	Portugal	54.617.950
José Joaquim Ramos e Silva	Portugal	49.452.200
Manuel Inácio Ferreira	Portugal	45.962.500
Manuel Gomes dos Santos	Pernambuco	45.710.100
José Vaz Salgado e Companhia	Pernambuco	43.749.500
Antônio de Souza Lobo e Companhia	Portugal	43.131.300
Francisco da Silva Costa Guimarães e Companhia, João Dias Santos e Manuel de Sá Monteiro	Portugal	43.090.800
José Manuel do Couto Garrido	Portugal	35.189.559
Bernardo Clamousse e Companhia	Portugal	31.739.000
Bernardo Pereira de Souza e Antônio José de Abreu Viana	Portugal	22.887.750
Felipe Antônio da Silva	Portugal	22.477.800
José de Oliveira e Companhia	Portugal	17.159.027
Dom Manuel José Lobo	Portugal	16.682.200
Joaquim Pedro Quintela e Companhia	Portugal	15.697.900
José Antônio Pereira	Portugal	14.742.500
Bento José de Lima e Companhia	Portugal	14.429.120
José Pereira de Carvalho	Portugal	12.181.800
João Lourenço Peres e Rafael Lourenço Peres	Portugal	10.333.200
Domingos Mendes Dias	Portugal	9.426.200
João Rebelo de Barros e Vasconcelos	Portugal	2.428.000

Fonte: Os nomes dos proprietários e suas localidades encontram-se nos passaportes de navios e documentos avulsos do AHU. Também se encontram nos cartórios notariais de Lisboa. Os valores das cargas encontram-se nos mapas de carga nos avulsos do AHU.

O quadro é notório em explicitar a grande presença dos metropolitanos como os maiores responsáveis pelos serviços de transporte. Eles responderam por mais de 830 contos transferidos de Pernambuco para Portugal. Os comerciantes residentes, por sua vez, contribuíram com mais de 232 contos. O quadro, contudo, pode enganar o leitor por duas razões. Primeiro porque as fontes, às vezes, podem se referir somente aos caixas das sociedades navais (isso vale tanto para os proprietários seguidos do nome de “companhia”

como para os individuais) e segundo porque não se tornam públicas as frações dos proprietários.

Mas esse cenário onde os metropolitanos dominam o transporte não está muito longe da verdade. Em 1798, momento de guerra e de comboios, foi pedido aos interessados nas embarcações atracadas em Recife que elas levassem, sem coação, um pouco de madeira para construção naval em Lisboa. A sondagem mostrou o seguinte quadro. (Tabela 6.11)

Tabela 6.11. 15 embarcações, seus proprietários e consignatários em 1798.

Embarcação	Proprietário	Consignatário	Residência do proprietário	Valor da carga
Ânimo Grande	José Porfírio de Freitas		Pernambuco	18.120.100
N. S. da Paz	Felipe Ribeiro Figueiras e Caetano Cordeiro de Araujo Feio	José da Silva Roque	Lisboa	22.566.000
Aliança	Antônio Barbosa Amorim e Companhia	José Faustino Nunes	Lisboa	29.994.150
Delfina	Francisco Antônio Lessa	Manuel Ferreira Mendes Guimarães	Porto	35.882.420
Luz	José de Oliveira Guimarães e João Teixeira de Barros	Francisco de Oliveira Guimarães	Lisboa	24.714.800
Abreu	Antônio José de Abreu Viana	Francisco de Oliveira Valle (caixa)	Lisboa	22.564.440
Boa Fortuna	Manuel de Miranda Correia	Manuel Rodrigues de Aguiar	Lisboa	29.510.500
Conceição	José Antônio Paiva Vilela	Antônio Marques da Costa Soares	Lisboa	26.123.300
Santa Cruz	José Pereira de Souza Caldas e Filhos	Antônio Marques da Costa Soares	Lisboa	53.572.380
Nazareth	João Gomes Barroso	Manuel Martins Pereira Monteiro	Rio de Janeiro	12.162.900
Pensamento Ligeiro	Manuel de Souza Freire	José Fernandes da Cunha	Lisboa	34.376.780
Leão Coroado	Manuel da Silva Franco e Companhia	José de Matos Girão	Lisboa	31.837.700
Tejo	Joaquim Pires Ferreira		Pernambuco	48.366.600
Caridade	Manuel de Souza Lobo	Jerônimo Francisco dos Reis Guimarães	Lisboa	46.013.400
Infante Palatino	José Anacleto Gonçalves e João Manuel Borges	João Pedro de Almeida	Pernambuco	28.087.800

Fonte: APEJE-CC. 09. f. 195-197. O valor das cargas se encontra na documentação dos mapas de carga, cf. Apêndice I.

Os 15 interessados (que poderiam ser proprietários, consignatários, capitães e procuradores) respondiam por 15 embarcações que eram apenas parte da frota de

Pernambuco daquele ano que somou, no total, 40 vasos. Apesar de não ser uma amostragem muito ampla, consegue capturar alguns detalhes importantes. Os metropolitanos ficaram incumbidos de mais de 357 contos e os coloniais por mais de 106. Ademais, demonstra que as sociedades mercantis também poderiam ser sociedades navais em algum momento. O caso exemplar é o de Manuel da Silva Franco e o seu sócio em Pernambuco, José de Matos Girão. O primeiro poderia investir recursos em outras operações, como a compra de um navio, ao contrário do segundo.⁹⁸⁷ Por isso não deve surpreender que Franco fosse o proprietário e que Girão fosse o consignatário. Outro caso é o de Manuel de Miranda Correia em Lisboa e Manuel Rodrigues de Aguiar em Pernambuco. Haviam feito sociedade mercantil na qual as cláusulas eram iguais para ambos, sem restrições para a compra de embarcações. Mas mesmo assim, o proprietário era o de Lisboa e o agente consignatário era o de Pernambuco.⁹⁸⁸

Os dados para se rastrear os principais proprietários de embarcação para a década de 1790 são os mais escassos. A tabela acima sacia um pouco a curiosidade, mas existem dados dispersos que ajudam a enriquecer melhor o quadro para essa última década do setecentos. É possível notar, por exemplo, a perpetuação de algumas figuras. Como Agostinho de Oliveira Guimarães e Bento José Pacheco, que faziam algumas parcerias conjuntamente e também com seus filhos. Outros foram Antônio Barbosa de Amorim e Francisco Antônio da Costa e Companhia. Francisco Higino Dias Pereira talvez fosse o maior proprietário entre todos, numa década levou mais de 500 contos em valores nas suas embarcações. Outro grande foi Manuel de Miranda Correa, que no mesmo período levou mais de 350 contos. Semelhante desempenho atingiu Marcos Gonçalves de Faria.⁹⁸⁹ Todos eles eram residentes em Portugal.

Os residentes em Pernambuco também aparecem nas fontes, só que em muito menor quantidade. Os presentes são figuras igualmente conhecidas, já apontados aqui e em outros trabalhos. José Lopes Reis, José Jacques Le Tavoec, José Porfírio de Freitas, Manuel Coelho da Silva aparecem esporadicamente. O grosso do negócio ficava nas mãos das propriedades navais de Manuel Gomes dos Santos (mais de 233 contos

⁹⁸⁷ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 671, f. 40v-42v.

⁹⁸⁸ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 106, liv. 644, f. 16v-18.

⁹⁸⁹ Esses dados foram retirados do cruzamento das seguintes fontes: 1) mapas de carga, que informam os valores das cargas, 2) passaportes de navios e 3) cartórios notariais, que informam os nomes dos proprietários. Cf. Apêndice I – Tabela 1. IB.

transportados), José Vaz Salgado, o filho (mais de 158 contos transportados) e Manuel José Duarte Guimarães (quase 100 contos transportados).⁹⁹⁰

Para o período de 1800 a 1807 os dados aparecem com mais frequência o que possibilita avançar em hipóteses mais sólidas. Nesse tempo foram concretizadas 401 viagens que ligaram Pernambuco com Portugal, e delas, têm-se os nomes de 322 proprietários que se repetem. Depurando as recorrências nas senhoriagens, tira-se um universo de 108 transportadores, mas que na verdade são maiores que isso, pois há que se levar em linha de conta as companhias e as associações entre irmãos. No total, as 401 viagens carregaram 14.090.970.449 réis de riquezas coloniais e os 108 proprietários identificados foram responsáveis por 12.315.364.700 réis. Somente 13 deles carregaram a metade desse último valor, dados que por si só comprovam a alta hierarquização no setor do transporte. A tabela abaixo mostra seus nomes.

Tabela 6.12. Principais proprietários de embarcações (1800 a 1807)

Proprietário	Valores carregados
Marcos Gonçalves de Faria	801.350.060
Bernardo José da Costa e Companhia	774.537.405
Antônio de Souza Lobo e Companhia	655.709.835
Paulo Jorge e Filhos	493.365.700
Bento José Pacheco, José Álvares Branco e Manuel Francisco Lavra	484.153.050
Agostinho de Oliveira Guimarães e Bento José Pacheco	454.493.100
Manuel de Souza Freire e Companhia	419.152.090
José Bento de Araújo	402.696.494
Manuel José Duarte Guimarães e Companhia	389.575.520
Agostinho de Oliveira Guimarães e Filhos e Bento José Pacheco e Filhos	388.386.450
João Pereira de Souza Caldas	375.055.990
Manuel da Silva Franco e Companhia	335.013.050
Manuel Gomes dos Santos	322.959.860
Total	6.296.448.604

Fonte: A tabela é fruto do cruzamento das seguintes fontes: 1) mapas de carga, que informam os valores das cargas, 2) passaportes de navios e 3) cartórios notariais, que informam os nomes dos proprietários. Cf. Apêndice I.

Os principais armadores da rota de Pernambuco eram, em sua maioria, de Lisboa, somente Manuel José Duarte Guimarães e Manuel Gomes dos Santos eram residentes

⁹⁹⁰ Mesmas fontes da nota acima.

coloniais. A posição cimeira dessa dezena de negociantes se apoiava também em outras operações mercantis. Todos eram grandes mercadores, com tratos em diferentes partes do Brasil e da Europa. Alguns eram contratadores e outros tinham investimentos no setor produtivo. A partir daqui, comentam-se algumas dessas biografias e seus negócios.

Marcos Gonçalves de Faria, natural de Vila Real, Arcebispado de Braga, vinha de família de comerciantes que “viviam de suas fazendas” e que também exerciam o ofício de carpintaria. Foi para Lisboa com 12 ou 15 anos de idade, e lá aprendeu o ofício de confeitoiro. Depois, foi caixeiro do homem de negócios José Moreira Leal, que era deputado da Companhia do Grão-Pará e Maranhão. Isso garantiu a Marcos passagem para o Brasil, onde foi caixa e administrador da casa de negócios de Moreira Leal naqueles estados. Voltou para o reino e se estabeleceu como negociante de grosso. Ganhou parte da herança de seu patrão quando este morreu, algo que deve ter facilidade a sua ascensão como homem de negócio.⁹⁹¹ Por volta de 1804 Marcos Gonçalves de Faria faleceu e quem passou a tomar conta de seu patrimônio, inclusive gerindo as cobranças de fretes de suas embarcações, foi sua viúva e filhos.⁹⁹² Sabe-se que ele tinha negócios na Itália, pois possuía um procurador em Veneza no ano de 1797.⁹⁹³

Paulo Jorge era acionista da CGPP e também alugava suas embarcações para a empresa durante o monopólio. Ao que parece, ele foi ganhando cada vez mais projeção no mundo mercantil e no transporte em específico. Já em 1783 era dono de uma embarcação que fez viagem para Amsterdã. Em 1807, momento em que já estava associado com seus filhos, também não deixou de fretar vasos para a Europa.⁹⁹⁴

Agostinho de Oliveira Guimarães, natural da vila de Guimarães, era filho dos lavradores Antônio Ribeiro e Maria Mendes. Deixou a freguesia onde vivia com 14 anos de idade e foi para Lisboa ser caixeiro do seu tio, João de Oliveira Guimarães. Agostinho esteve no Rio de Janeiro como caixeiro de outro tio, Manuel Mendes de Oliveira Guimarães. Ainda por volta de 1778, Agostinho era classificado por um sapateiro como “vivendo dos lucros do seu negócio, o que consiste na compra e venda de vários gêneros que navega para fora e alguns interesses em navios”. Uma das testemunhas no processo

⁹⁹¹ ANTT. H.O.C. Mç, 37, n. 7, Letra M, f. 4 e 7v. Processo de 1768.

⁹⁹² ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 36, liv. 179, f. 74v-75v.

⁹⁹³ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 111, liv. 674, f. 89.

⁹⁹⁴ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 16, liv. 93, f. 71-71v e Cx. 38, liv. 186, f. 73v-74v.

de habilitação da Ordem de Cristo foi o capitão de navios Nicolau Rodrigues dos Santos, que já havia dirigido embarcações de Agostinho.⁹⁹⁵ Tornou-se cavaleiro professo na Ordem de Cristo e era comerciante de grosso matriculado na Junta do Comércio desde 1786. Tinha procurador no Rio de Janeiro em 1787,⁹⁹⁶ em Angola em 1792,⁹⁹⁷ e no Porto em 1800.⁹⁹⁸ Em 22 de setembro de 1800 fez sociedade mercantil com seus filhos, Ricardo de Oliveira Guimarães, José Pedro de Oliveira e Francisco de Oliveira Guimarães, todos os três emancipados. Para fazer tal sociedade Agostinho entregou o “balanço” de sua casa de negócios, com seus bens de raiz, efeitos e ações desde 1794. Sua casa de negócios valia 45.798.973 réis e esse valor seria o fundo da sociedade. Cada um dos filhos ficaria interessado em 1/9 da parte dos “rendimentos, ganhos e perdas”. O fundo pertenceria inteiramente a Agostinho de Oliveira Guimarães que ficava interessado em 6/9 da sociedade. A sociedade duraria o tempo que Agostinho desejasse e se chamaria “Agostinho de Oliveira Guimarães e Filhos”. Ricardo de Oliveira Guimarães foi matriculado em 1798, pois estava “estabelecido com crédito suficiente e a necessária ciência para a escrituração dos livros mercantis” e podia “gozar, como tal, de todas as graças, privilégios e isenções que se acham concedidos aos comerciantes das Praças destes Reinos”. E da mesma forma, também seu irmão José Pedro de Oliveira estava matriculado na Junta do Comércio desde 1798.⁹⁹⁹

Outro grande contratador, transportador e comerciante, inclusive de escravos, foi Manuel de Souza Freire.¹⁰⁰⁰ Era senhorio também de um navio que fez viagem do Pará. E foi consignatário de um navio da Bahia e de outro navio que veio do Rio de Janeiro em 1803.¹⁰⁰¹ Já José Bento de Araújo tinha em Pernambuco Domingos Afonso Ferreira como seu correspondente. Inclusive, José Bento mandava construir uma embarcação na colônia no ano de 1796.¹⁰⁰²

⁹⁹⁵ ANTT. H.O.C. Mç, 36, n. 5, Letra A. Processo de 1778.

⁹⁹⁶ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa – Ofício A - Livro de Notas, Cx. 104, liv. 632, f. 98.

⁹⁹⁷ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 653, f. 80.

⁹⁹⁸ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 113, liv. 687, f. 10v.

⁹⁹⁹ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 113, liv. 686, f. 49-50v.

¹⁰⁰⁰ PEDREIRA, Jorge. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa*, op. cit, p. 172.

¹⁰⁰¹ ANTT, 12º Cartório notarial de Lisboa, Ofício B - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 134, f. 79v.

¹⁰⁰² 1796, agosto, 19, Recife. OFÍCIO (1ª via) do [governador da capitania de Pernambuco], D. Tomás José de Melo, ao [secretário de estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra e interino da Marinha e Ultramar], Luís Pinto de Sousa Coutinho, sobre a ordem para se dar livre direito na Alfândega de Pernambuco, a relação de gêneros enviados pelo comerciante José Bento de Araújo ao seu correspondente Domingos Afonso Ferreira. Anexo: 1 doc. AHU_ACL_CU_015, Cx. 194, D. 13358.

Manuel José Duarte Guimarães tinha trânsito recorrente entre Pernambuco e Lisboa. Em 1780 aparece indo para Recife, munido de uma procuração de um lojista lisboeta, Sebastião Fernandes Chaves.¹⁰⁰³ Em 1783 está de volta a capital do reino e fica na cidade até 1788 atuando como lojista e passando procurações para seu irmão em Recife, Domingos José Duarte Guimarães.¹⁰⁰⁴ Nesse ano já se encontra, de novo, em Pernambuco cobrando dívidas para mercadores do reino,¹⁰⁰⁵ com seu irmão trocando de lugar com ele e indo para Lisboa.¹⁰⁰⁶ Houve aqui, portanto, uma alternância das residências. Em 1794 se encontrava em Lisboa e quando estava voltando para Pernambuco passou duas procurações, uma para seu sobrinho, Antônio José Duarte Guimarães, e outra para seu caixeiro, Manuel Joaquim Álvares Pereira, ambos estantes na capital do reino.¹⁰⁰⁷ Esses, provavelmente, deveriam ser seus comissários em Lisboa.

Bento José Pacheco, um dos maiores contratadores do último quartel do século, era um exemplo de agente que realizava integrações verticais, mesclando produção, comércio, transporte e atividade seguradora. Junto com José Mendes de Fonseca tinham sociedade numa fábrica de estamparias de chitas em 1784.¹⁰⁰⁸ E já em 1787, Bento José Pacheco declarava que morava "na sua fábrica de chitas em Alcântara [...]".¹⁰⁰⁹ Não era o único. Luis Machado Teixeira, homem de negócios, cavaleiro professo na Ordem de Cristo e deputado da Junta do Comércio, e um dos maiores armadores na rota de Pernambuco em 1781, fez sociedade de "fábrica de branquearia, tinturaria, estamparia e tecelagem" com José Rodrigues Maia, João Henrique Haunewinkel e Venceslau Sperling em 1792. A sociedade com fundo de 24.000.000 réis se chamaria "Maia, Haunewinkel e Companhia". Luis Machado Teixeira entrava com 8.000.000 réis, assim como Haunewinkel e Maia. Sperling entrava na sociedade com seu trabalho e indústria.¹⁰¹⁰ No outro lado do Atlântico, integrações verticais eram perfeitamente possíveis também. José Timóteo Pereira de Bastos, armador e comerciante, também possuía engenho de açúcar. Mas mesmo assim, isso não o imunizava de ter dívidas com agentes metropolitanos. Em

¹⁰⁰³ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 17, liv. 82, f. 47v-48.

¹⁰⁰⁴ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 19, liv. 95, f. 21-22 e Cx. 25, liv. 124, f. 61-61v.

¹⁰⁰⁵ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 131, f. 47v.

¹⁰⁰⁶ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 131, f. 60-61.

¹⁰⁰⁷ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 150, f. 19.

¹⁰⁰⁸ PEDREIRA, Jorge. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa, op. cit.*, p. 172. ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 104, f. 66-68v.

¹⁰⁰⁹ ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 134, liv. 635, f. 15.

¹⁰¹⁰ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 652, f. 6-7v.

1791, ele era cobrado por seu credor, o mercador do Porto, João Ferreira e Filhos, para lhe prestar contas das fazendas que havia lhe enviado.¹⁰¹¹

Casos de mercadores lisboetas que possuíam inversões no ramo produtivo colonial são raros, sinal de que eles não se interessavam muito pelo negócio.¹⁰¹² Tanto quanto foi possível observar, Joaquim Pedro Quintela e Companhia chegou a ter um engenho na freguesia de Santo Antônio da Mata, termo de Olinda, chamado Jenipapo. Havia-o vendido a Manuel Francisco de Moraes, também em Portugal, o qual, por seu turno, colocava-o a venda mais uma vez. O engenho custava 16 contos em 1806.¹⁰¹³ Outro caso é o de Antônio José Xavier Pacheco de Souza, cavaleiro professo na Ordem de Cristo, que tinha dois engenhos em Pernambuco em 1784.¹⁰¹⁴ Também, quando José dos Santos Homem, negociante de Lisboa, dava procuração ao seu filho em Pernambuco, Joaquim José dos Santos, permitia a ele vender suas propriedades urbanas e engenhos em 1800.

1015

Quando o proprietário da embarcação era de Pernambuco, os fretes eram cobrados por agentes metropolitanos. O capitão, ao chegar a Lisboa, passava procuração para algum mercador cobrar os serviços de transporte. Depois disso, as rendas coletadas poderiam ter dois fins. Poderiam ser transferidas ao proprietário da embarcação em Pernambuco por meio de fazendas ou letras. Ou poderiam ser utilizadas para quitar dívidas ou obrigações que o proprietário pernambucano tinha em Lisboa, inclusive com gastos das viagens ultramarinas. E, mais uma vez, eram necessários agentes em Lisboa representando o agente em Pernambuco para operar as negociações.

¹⁰¹¹ APEJE. CC. 05. f. 20v-21.

¹⁰¹² Caso diferente do que acontecia com a França e suas colônias no Caribe. Era comum, segundo John G. Clark, os mercadores nos portos franceses terem engenhos nas Antilhas. Cf. CLARK, John G. *La Rochelle and the Atlantic economy during the eighteenth century*. Baltimore e Londres: The Johns Hopkins University Press, 1981, p. 101-102. Um dos argumentos de Clark é que os mercadores franceses se utilizavam da propriedade de engenhos para dar consumo ao tráfico de escravos, ramo do qual também participavam.

¹⁰¹³ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 185, f. 57-57v.

¹⁰¹⁴ ANTT, 15º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 114, liv. 724, f. 38v-39v.

¹⁰¹⁵ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 36, liv. 191, f. 70v.

José de Oliveira (capitão da embarcação) e Manuel José Cabral e Mello (residente em Pernambuco e caixa da negociação) eram proprietários da corveta *N. S. da Conceição, S. Rita e Almas* em 1781. No momento em que chegou a Lisboa, José de Oliveira fez procuração para o negociante José Vieira Campos cobrar os fretes da viagem.¹⁰¹⁶ E no mesmo dia fez outra procuração em outro cartório para Manuel da Fonseca Silva cobrar fretes de couros que a CGPP estava devendo.¹⁰¹⁷

José Vaz Salgado e Manuel Antônio Ferreira, residentes em Pernambuco, eram donos da embarcação *Jesus, Maria e José, Boa União*. O negócio em torno da embarcação deveria fazer parte da companhia que os dois tinham juntos. Em Lisboa, o encarregado de cobrar os fretes era Francisco José Bandeira no ano de 1787.¹⁰¹⁸ Em 1790 o cobrador de fretes era outro, Joaquim Pereira Henriques. Para tal Antônio Lopes Pinheiro, capitão do navio, fez procuração a Joaquim.¹⁰¹⁹ Durante algumas viagens Raimundo Xavier foi o capitão dessa embarcação de Vaz Salgado. Depois, Raimundo Xavier, a partir de 1799, se tornaria proprietário de uma sumaca, *N. S. da Conceição, S. Ana e Almas*, residindo em Lisboa, mas o capitão de sua embarcação era um residente em Pernambuco, um tal de Joaquim Gomes Santiago.¹⁰²⁰

Manuel José Duarte Guimarães, residente em Pernambuco, era proprietário da galera *Águia do Douro* em 1802. Seu procurador de fretes em Lisboa era José Fernandes de Matos.¹⁰²¹ E, em outros momentos, José Antônio Rodrigues Guimarães, provavelmente algum parente seu.¹⁰²²

Manuel Gomes dos Santos, um dos grandes proprietários de embarcação em 1790, tinha como procurador de fretes, em Lisboa, Manuel Nunes do Nascimento.¹⁰²³ Era o mesmo cobrador de fretes de outros dois proprietários navais de Pernambuco, João do

¹⁰¹⁶ AHU_CU_PASSAPORTES DE NAVIOS, Cod. 776, f. 69v e ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 17, liv. 85, f. 71v-72.

¹⁰¹⁷ ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A (Antigo 12 A), Livro de Notas, Cx. 115, liv. 524, f. 29. Para cobrar fretes que a CGPP lhe devia. Mais especificamente 67.500 réis, que corresponderiam a 450 vaquetas a preço de 150 réis cada uma, segundo as contas do próprio capitão. As solas foram carregadas por João Pinto Martins em Pernambuco e eram destinadas a CGPP em Lisboa.

¹⁰¹⁸ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 119, f. 72v-73 e AHU_CU_PASSAPORTES DE NAVIOS, Cod. 779, f. 7v.

¹⁰¹⁹ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 78-79.

¹⁰²⁰ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 34, liv. 167, f. 92-92v.

¹⁰²¹ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 36, liv. 176, f. 57-58.

¹⁰²² ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 183, f. 50v-58v.

¹⁰²³ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 92v-93v.

Rego Falcão e Francisco de Souza Rego.¹⁰²⁴ Antônio Dias dos Santos (provavelmente parente) e Manuel José de Lima também foram seus cobradores de fretes em 1792.¹⁰²⁵ Manuel Gomes dos Santos era procurador do último em Recife para cobrar dívidas.¹⁰²⁶ Quando faleceu por volta de 1799-1800, Manuel Gomes tinha a propriedade da galera *S. e N. S. da Conceição* junto com José Timóteo Pereira de Bastos, também residente em Pernambuco.¹⁰²⁷

Além de arrecadar fretes, procuradores como Manuel Nunes do Nascimento poderiam – e, de fato, fez – cobrar os fretes judicialmente, no Juízo da Índia e Mina. Num caso em particular, o procurador se apresentou como dono da embarcação movendo ação contra Filipe Hoquel, devedor de 150.590 réis de fretes de caixas de açúcar.¹⁰²⁸

Os residentes em Pernambuco se apoiavam também em outros negócios. João do Rego Falcão foi contratador do açúcar e tabaco no final do século XVIII junto com outros negociantes de Pernambuco.¹⁰²⁹ Tempos depois começaria a dividir a propriedade de uma corveta com seu irmão, Francisco de Souza Rego.¹⁰³⁰ Antônio José de Gusmão, vereador da câmara do Recife em 1776, 1782 e 1790, contratador do subsídio das carnes por essas épocas juntamente com seus sócios Francisco Xavier Cavalcanti, João Afonso Rigueira e Luís Pereira Brandão, também eram donos de uma corveta que fazia a rota de Lisboa.¹⁰³¹ Seus contatos em Lisboa para cobrar fretes eram José Alemão de Cisneiros, Francisco José da Silva e Teotônio José da Silva.¹⁰³² O primeiro, era um dos principais negociantes de Pernambuco, em trânsito recorrente com Lisboa.

Em algumas ocasiões, como as escrituras de procuração atestam, residentes em Pernambuco passavam algum tempo no reino e quando estavam para retornar a colônia deixavam algum responsável devidamente munido com um instrumento de poder. É provável supor que os pernambucanos fossem ao reino para acertar negócios pendentes, selar novos contratos e aumentar suas conexões mercantis, embora talvez somente os mais

¹⁰²⁴ ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 131, f. 99.

¹⁰²⁵ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 142, f. 17-17v.

¹⁰²⁶ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 107, f. 53-53v.

¹⁰²⁷ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 171, f. 63-63v.

¹⁰²⁸ ANTT. Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 55, n.º 10, cx. 242. O processo é de 1789, mas a dívida de fretes era de uma viagem de 1784.

¹⁰²⁹ SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial: la câmara municipal de Recife (1710-1822)*. Salamanca: Universidad de Salamanca, [tese de doutorado] 2007, p. 759-780.

¹⁰³⁰ ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 104, f. 99v-100v.

¹⁰³¹ SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial*, op. cit, p. 715-716.

¹⁰³² ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 108, f. 91v-92.

abonados conseguissem tal feito. Era esse o caso de, por exemplo, Manuel Muniz de São Pedro e João de Matos Girão, mercadores já estabelecidos em Recife há algum tempo e que deixaram procuradores em Lisboa, respectivamente em 1793 e 1805.¹⁰³³ Daniel Rodrigues Grijó, que chegou a ser armador operando a partir do Recife, foi alçado procurador dos comerciantes pernambucanos do algodão na década de 1790 para negociar junto a Sua Majestade, em Lisboa, com a “honra de beijar a régia mão,” para que se abandonasse a ideia de se criar uma nova taxaço sobre a fibra.¹⁰³⁴

Resta somente lamentar a falta de registros particulares desses e de outros mercadores, tais quais os livros de correspondência e de contas, que possibilitariam saber melhor quais as estratégias mercantis que esses agentes adotaram num período de grande crescimento econômico. Tanto o mercado interno, quanto a rota que sustentava a saída e entrada de mercadorias de e para Pernambuco, passaram por um significativo incremento de massa comercial que girava nesses eixos. O algodão foi o grande responsável por isso, seguido do açúcar. O crescimento desses dois produtos demandava mais capital, produtos procedentes da Europa para a satisfação do mercado consumidor local e um aumento na oferta de transporte. Sabe-se também que o mercado interno foi sensivelmente alterado por essa nova conjuntura. Gêneros de subsistência (mandioca, arroz, feijão e carne) se tornaram a ordem do dia e foram uma das preocupações mais constantes dos agentes governamentais, receosos da insuficiência dos víveres para suportar o crescimento econômico. Situação agravada ainda mais pelas secas do período.

Em suma, os fluxos mercantis, por quase todos os lados, aumentaram. Mas todos esses pontos importantes ficam obscuros quando se ensaia entender o dia-a-dia da atividade mercantil. Torna-se impossível saber, por exemplo, quais as diferenças na postura comercial com relação ao comércio do algodão e de como ele diferia do comércio

¹⁰³³ Para Manuel Muniz de São Pedro, cf: ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 146, f. 52v-53v. E para João de Matos Girão cf: ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 181, f. 54-55v.

¹⁰³⁴ 1799, junho, 12, Recife. OFÍCIO do [ouvidor geral da capitania de Pernambuco], Antônio Luís Pereira da Cunha ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre as medidas que a Mesa da Inspeção da dita capitania tomou com relação a inspeção do algodão e a melhor maneira de organizar o comércio e impostos do dito produto. Anexos: 4 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 207, D. 14139.

do açúcar. Fica, assim, por ser feita uma história econômica do ponto de vista dos agentes e de como eles encaravam um cenário econômico de aberta prosperidade e de suas adversidades.

Por outro lado, para o transporte, abre-se uma pista. O setor aumentou sua performance na segunda metade do século XVIII. Mas o fez por meio do aumento de unidades transportadoras e não em incrementos nas toneladas de fretes. Essas últimas, na verdade, foram diminuindo. O que possibilitou o escoamento ultramarino das mercadorias foi o aumento de embarcações, com destaque para o navio, mas também para modelos pequenos, como os bergantins. O Gráfico 6.7. demonstra esse movimento.

Gráfico 6.7. Média das toneladas e total de embarcações na rota de Pernambuco (1769 a 1807)

Fonte: toneladas estão em FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa, op. cit.* O número total de embarcações encontra-se no apêndice III, feito através dos mapas de carga.

O crescimento de embarcações pela década de 1790 foi uma clara sequela da desregulamentação das taxas de frete, fazendo a média das toneladas baixarem de 500 em 1769 para 300 em 1807, segundo a linha tendencial. Ou seja, mais embarcações entraram nos circuitos coloniais, mas isso não teve efeito ascendente nas suas toneladas médias.¹⁰³⁵ Em grande parte isso se deveu ao emprego maior de pequenas embarcações,

¹⁰³⁵ O porto do Recife não sofreu com a questão do aumento do tráfego de embarcações como o porto de Hull, na Inglaterra. Em Hull, apesar de reformas na estrutura portuária, seu porto não conseguia dar conta

que comportavam, obviamente, menos peso e, como indicam Tielhof e Zanden para o transporte holandês, pequenas embarcações davam menos gastos quando comparadas com grandes vasos.¹⁰³⁶ Além disso, embarcações pequenas poderiam ter um apelo convidativo maior, já que exigiam menos capital, e isso deve ter favorecido que mais agentes se tornassem proprietários. Era uma forma também de aproveitarem as oportunidades mercantis que isso possibilitava, levando suas cargas em seus próprios vasos, diminuindo assim seus custos de transporte. Teoricamente - levando em conta o cenário de fretes livres – quanto mais embarcações, isto é, mais oferta de transporte, menores seriam as taxas de frete. Mas a guerra teve uma sonoridade tal que acabou se sobrepondo aos mecanismos de mercado, e o aumento das taxas de frete é um exemplo claro disso.

Assim, deve ter existido um impasse na mente desses transportadores. Por um lado, a liberação dos fretes convidava capitais a serem investidos, por outro a guerra chamava a precaução e talvez fizesse repelir os investimentos no setor. Aparentemente, quem mais se interessaria nesse cenário, seria o mercador propriamente dito. O comércio, por essa época, estava em vertiginosa ascensão o que deve ter feito cada vez mais os mercadores realizarem integrações verticais no transporte, de modo a cobrir as possíveis lacunas em oferta de embarcações. Além do mais, as possibilidades de ganhos mercantis poderiam apequenar, ou tornar um problema menor, os custos do transporte.¹⁰³⁷

O que fez o comércio crescer entre 1796 e 1807 não foi a redução dos custos de transação, os quais, na verdade, aumentaram.¹⁰³⁸ O que fez crescer o comércio de Portugal e de suas colônias (Pernambuco em específico) foi, nomeadamente: a ausência de Santo Domingo como fornecedor de açúcar, as guerras e o crescimento da demanda europeia, principalmente quando se leva em conta as ligações entre o algodão e a industrialização.

do aumento de toneladas dos navios. Já em Pernambuco, o número de embarcações aumentou, mas suas toneladas médias foram diminuindo. Cf. JACKSON, Gordon. *Hull in the Eighteenth century. A study in economic and social history*. Londres: Oxford university press, 1972, p. 250.

¹⁰³⁶ TIELHOF, Milja Van; ZANDEN, Jan Luiten van. Productivity Changes in Shipping in the Dutch Republic: The Evidence from Freight Rates, 1550–1800. In: UNGER, Richard W. (Ed.). *Shipping and Economic Growth 1350–1850*. Leiden: Brill, 2011, p.79-80.

¹⁰³⁷ Em períodos de guerra, o frete do açúcar entre o fim do século XVI e a segunda metade do século seguinte, aumentava. Contudo, eram nesses momento de perigos marítimos que os custos de transportes eram compensados pela subida nos preços do açúcar. Também, a propriedade das embarcações tendia a se fragmentar mais, justamente para dispersar os riscos. Cf. COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico*, op. cit, p. 240 e 409-410.

¹⁰³⁸ Francis E. Hyde observou esse mesmo fenômeno no caso do comércio de Liverpool no fim do século XVIII: apesar das guerras, o comércio britânico cresceu. Cf. HYDE, Francis E. *Liverpool and the Mersey. An economic history of a port, 1700-1970*. Newton Abbot: David & Charles, 1971, p. 34.

Para o século XVIII, o transporte no mundo luso-brasileiro é um tema de pesquisa ainda negligenciado pela historiografia. O capítulo, assim, pretendeu suprir essa lacuna ou pelo menos almejou tocar nos pontos que se consideraram mais essenciais. Para isso, foi necessária uma apreciação da historiografia que se dedicou ao tema. Com suas questões, ferramentas e teorias, foi possível olhar para o caso luso-brasileiro devidamente munido de instrumentos metodológicos. Os custos de transação, as guerras e a organização comercial são os pontos-chaves da literatura que mais se debruçou sobre o tema. Analisando o caso luso-brasileiro sob essa óptica, foi possível perceber que os custos de transação – medidos em termos de fretes – diminuíram na segunda metade do século XVIII e aumentaram a partir de 1796. Alterações, contudo, que em nada tiveram a ver com as forças de mercado que encejariam os agentes a otimizarem os serviços de transporte, incentivando-os a concorrência e a prática de preços competitivos. Na verdade, as descidas das taxas de fretes na segunda metade do século XVIII, foram impostas, via regulação, pelo Estado português. E as subidas das taxas em 1796 foram consequências das guerras. Então, para o caso do transporte luso-brasileiro, os pressupostos teóricos da utilização dos custos de transação – livre mercado que forceja a melhoramentos e taxas competitivas – talvez não sejam apropriados. Mas isso não inviabiliza pensar o transporte numa perspectiva estritamente utilitarista dos custos de transação, sem os seus pressupostos teóricos.

Semelhantemente, a mesma literatura aposta na redução dos custos de transação como elemento vital que contribuiu decisivamente para a expansão mercantil. Dessa forma, ao tornar eficiente, segura e barata as cadeias de distribuição, o comércio, por conseguinte, tenderia a se expandir. Talvez para o período de meados do século XVIII até 1796 essa ideia guarde alguma validade. Contudo para o período de 1796 é seguramente inviável pensar por essa óptica, justamente porque os custos de transação aumentaram e o cenário do Atlântico, em termos de segurança, era um dos mais perigosos. Mesmo assim, observa-se nesse período um dos maiores saltos comerciais que as colônias brasileiras experimentariam. Por isso que para entender o crescimento das exportações brasileiras – e as pernambucanas em específico – foi necessário pensar pelo prisma da

redução dos custos de produção. Foram as mudanças nos modos de produção na Europa que fizeram alargar o mercado consumidor, demandando cada vez mais a oferta de gêneros coloniais, como o açúcar. O algodão, por sua vez, se encaixava na expansão industrial e sua importação pela Inglaterra e França estava ligada ao aumento dos mercados de exportação de tecidos de algodão.

Outro elemento fundamental da economia do transporte eram os tempos de pagamento dos fretes. Os armadores não eram prontamente pagos pelos seus serviços. Eles tinham que esperar o giro das negociações mercantis dos carregadores para só depois serem reembolsados. Conjuntamente com a regulação das taxas de frete de 1751 a 1766, esses fatores contribuíram para tornar o ramo transportador pouco convidativo em termos de rentabilização e, consequentemente, pouco afeito a melhoramentos. Isso incentivou que os mercadores se tornassem proprietários de embarcações e inibiu a formação de um grupo, estritamente, transportador. Comércio e transporte se confundiam no mundo português. Com a volta das arbitragens em 1796, isso pode ter se modificado. Por isso que uma das principais modificações no sistema de transporte foi a abolição das frotas comboiadas. Somente com ela os transportadores conseguiram auferir algum tipo de melhoramento, nomeadamente, com a diminuição do tempo em porto, redução dos gastos com marinhagem e a possibilidade de fazerem mais viagens.

O capítulo contribuiu para descortinar o funcionamento do transporte. Realçou-se o papel dos proprietários, capitães e consignatários na organização das viagens. Em alguns momentos foi possível aceder à estrutura da propriedade naval, principalmente por meio dos registros de venda das embarcações. Para além disso, foram realizadas séries inéditas de taxas de fretes. Esses dados possibilitaram, se bem que com uma amostragem bem baixa, capturar a lucratividade do negócio do transporte para o último quartel do século XVIII. Fora isso, foi feito um levantamento de parte do grupo mercantil transportador, permitindo identificar que parte substancial dos armadores coloniais eram de origem reinol.

Conclusões

A pesquisa não procurou elaborar uma nova teoria ou novos conceitos para se entender o comércio colonial. Nem foi pretensão elaborar uma nova agenda de pesquisas. Existe um verdadeiro arsenal de instrumentos de investigação, inventários metodológicos, conceitos, esquemas teóricos e uma grande produção bibliográfica que tornam inovações nesse sentido desnecessárias no momento. Pese embora algumas diferenças irreconciliáveis, pensar por meio do prisma da teoria da dependência, do desenvolvimento endógeno e das instituições, de forma conjunta, ainda pode render novos frutos. Durante o trabalho foi feito um esforço no sentido de incorporar alguns pontos já tratados por essas diferentes vertentes historiográficas, confrontando-as com evidências empíricas ainda inéditas. O trabalho também procurou iluminar algumas questões tentando aliar análises micro econômicas com questões macro econômicas mais amplas. Estruturas e conjunturas econômicas, normalmente tidas como um cenário árido para a narrativa histórica, foram enriquecidas e animadas pela ação dos agentes.

Desapegando-se das incursões investigativas de grande fôlego, o que resta de essencial para ser sumariado nessa parte de arremate do trabalho? O capítulo 1 se esforçou em mostrar como o ramo produtivo da confecção do açúcar em Pernambuco foi adquirindo características muito peculiares da segunda metade do século XVII em diante. O número de engenhos cresceu, assim como aumentaram a produção e a exportação de açúcar. Mas foi um crescimento à custa de baixas produtividades por unidades produtivas. O parque produtivo de Pernambuco foi se estruturando como uma zona marcada pela manutenção de engenhos pouco capitalizados, empregando números baixos de escravos e confeccionando açúcares de menor valor. Isso teve duas raízes. Uma delas foi a constante luta dos produtores em negociarem preços favoráveis a si em detrimento das vontades dos comerciantes. Junto com a herança política deixada pelo conflito holandês, esse foi um dos principais fatores que favoreceram a não cooperação entre os dois setores. A cisão fez com que os engenhos fossem se distanciando cada vez mais da órbita de interesse dos mercadores e que as linhas de crédito que financiavam os produtores fossem se comprometendo. Outra raiz foi que a estruturação do parque produtivo pernambucano acabou por lhe favorecer no mercado internacional do açúcar. Açúcares de baixo valor ganhavam mais competitividade, e não é coincidência que isso ocorresse justamente no momento em que o Brasil perdera a exclusividade na produção de açúcar. O

reajustamento da produção colonial, pelo menos da pernambucana, foi uma resposta a crescente rivalidade da produção caribenha.

Muito ligado a esse cenário produtivo estava o ambiente onde se estruturou a oferta de transporte da segunda metade do século XVII e da primeira metade do século XVIII. As frotas comboiadas, como discutidas no capítulo 2, apesar de pensadas como uma forma elementar de segurança marítima foram influenciadas por fatores tipicamente regionais a Pernambuco. O fato de existirem muitos engenhos produzindo dispersa e aleatoriamente durante os meses do ano, favorecia o descompasso entre a oferta de mercadorias e as datas de saída das frotas. Isso fazia com que parte das safras ficassem em Pernambuco à espera da frota futura. O não pagamento de dívidas encetava que comerciantes e senhores, ainda em atrito, alongassem ainda mais a partida dos vasos. E a baixa de capitais, aspecto candente na primeira metade do século XVIII, às vezes fazia com que não existissem cabedais suficientes para se tocar, simultaneamente, a produção e a condução dos gêneros até o porto do Recife. Fora esses fatores que tinham um peso significativo em Pernambuco, existiram outros que faziam a vez em qualquer outro lugar do Brasil: a negociação em torno dos preços dos fretes até 1751 e as invernadas. Tudo isso engendrou que o sistema de frotas comboiadas em Pernambuco fosse marcado mais por problemas do que por soluções.

A CGPP tratou de corrigir alguns desses empecilhos. Com seus capitais conseguiu injetar novos investimentos na produção, suprimindo os senhores de meios de produção e mão de obra. A sua forma organizacional, que tinha controle sobre tudo o que entrava e saía da capitania, conseguiu reter escravos no espaço monopolizado e assim atendeu satisfatoriamente a demanda por cativos da região. Ligada à organização da empresa estava também a oferta de transporte. Com sua política de misturar vasos próprios com vasos fretados, a companhia desenvolveu um serviço de transporte sob demanda para satisfazer a oferta de mercadorias. Ela conseguia fazer isso justamente porque tinha o benefício do monopólio e da informação. Sabia, mais ou menos, o quanto de produção a capitania teria e assim tinha como saber o quanto de serviços de transporte oferecer. Correndo paralelo a isso tudo, existia a atuação dos agentes de Pernambuco, principalmente os mercadores, que se utilizavam dos capitais da companhia para especularem com o mercado colonial. A companhia, então, conseguiu crescimento da produção e otimizou economicamente o espaço de sua atuação, como mostram os dados

do capítulo 3, mas não conseguiu contornar, principalmente na década de 1770, a margem de manobra dos moradores da capitania.

Os 27 anos que se seguiram após o fim da CGPP foram marcados, obviamente, não só pela volta do comércio livre mas, sobretudo, pela ascensão da fibra algodoeira. No capítulo 4, viu-se que o algodão despontou o açúcar logo na década de 1780 e imprimiu outro ritmo produtivo e comercial na região. A sua forma de confecção e as relações de produção entre lavradores e comerciantes diferia em muito da secular produção açucareira. O algodão estava assentando em cadeias produtivas de menor projeção política, enquanto que o açúcar não. Exemplo disso é a demonstração de como sempre ocorreram disputas, de tempos em tempos, para se estipular os preços do açúcar, ao contrário do algodão que, aparentemente, não apresentou esse problema. O ápice disso aconteceu, talvez, em 1751 com os tetos impostos aos preços que os mercadores poderiam pagar aos senhores de engenho. Para o algodão, isso não foi necessário porque os mercadores, desde o começo, sempre tiveram um comando maior sobre os produtores. A fibra trouxe um dinamismo a muito tempo ausente na economia de Pernambuco. Suas taxas de crescimento (tanto de preço como de exportação) figuraram muito maiores que as do açúcar. Isso permitiu solidificar a posição de Pernambuco no mercado mundial, principalmente como um ponto chave em contribuir com a manufatura industrial na Europa.

Os últimos dois capítulos trataram de sair dos aspectos macro econômicos e tentaram observar como esse cenário de crescimento foi encarado do ponto de vista dos agentes mercantis, principalmente no último quartel do século XVIII. O capítulo 5 procurou aceder às questões de agenciamento mercantil e de financiamentos, descobrindo, pelo menos, três formas essenciais de se fazer comércio: mediante agentes comissionados residentes, agentes comissionados itinerantes e por meio das sociedades mercantis. São três tipologias que não devem ser tomadas como muito rígidas, pois, por vezes, os mesmos agentes se misturavam numa ou noutra. Mas o fato de elas entrarem em atritos referenda tratá-las como formas distintas de comércio também.

O transporte ultramarino foi tema do capítulo 6 e, nele, procurou-se desvelar o seu modo de operação, entrada de pesquisa que faltava ser feita para a segunda metade do século XVIII português. O essencial a reter das questões trazidas nesse capítulo são duas: a regulação/desregulação das taxas de fretes e o fim das frotas comboiadas, fenômenos de maior impacto no setor. A regulação em 1751 – da mesma forma que limitou a margem

de negociação dos produtores de açúcar - também pôs um teto nos ganhos dos armadores e isso teve implicações no modo como eles geriam o negócio e também de como eles foram se imiscuindo cada vez mais com o setor mercantil, a ponto de se confundirem. A abolição das frotas, por sua vez, diminuiu as distâncias, agilizou o intercâmbio mercantil e otimizou o fluxo de informações. A partir desse ponto os operadores mercantis tiveram que lidar com um cenário completamente diferente, no qual os mecanismos de mercado se faziam mais presentes. Já do ponto de vista do transporte, ao invés do fim das frotas, o que talvez tivesse tido mais relevância foi a volta das arbitragens das taxas de fretes em 1796. Com essa mudança, o setor pôde aumentar seus ganhos, embora também devessem ter subido os custos de proteção em decorrência das guerras. A consequência da desregulação dos fretes foi o aumento de embarcações no circuito de Pernambuco e não no aumento das suas tonelagens médias. Elas tornaram possível ao setor do transporte, simultaneamente, responder a alta demanda de mercadorias na colônia e também deram opção aos armadores para contornarem os riscos que a guerra infligia na navegação.

O elemento central e comum que unia comércio e transporte era o crédito. Tanto para financiar o comércio com fazendas para o ultramar, como para financiar as viagens com o pagamento das armações, eram acionados mecanismos de financiamento. Empréstimos, letras de risco, paga dos costeios em troca dos fretes, deveriam ser operações corriqueiras para os carregadores e armadores. Ao que tudo indica, principalmente tendo em linha de conta os capitais das sociedades mercantis (capítulo 5) e os proprietários navais (capítulo 6), eram os residentes na metrópole os responsáveis pelo grosso dos financiamentos. Os comerciantes em Pernambuco participavam mais reduzidamente nesses dois negócios. E os produtores, senhores de engenho, lavradores de cana e de algodão, se achavam quase que completamente ausentes nos circuitos mercantis do Império português, características que destoam da organização comercial das colônias inglesas no Caribe e na América do Norte. A mobilidade geográfica dos agentes foi um ponto crucial, e estrutural, na economia colonial. Os quadros mercantis eram constantemente renovados, seja por meio da fixação, seja pela presença temporária no território americano.

Vendo a performance econômica da parte ocidental do mundo, a segunda metade do século XVIII, especialmente em seu último quartel, experimentou um crescimento sem precedentes na história. Quase um pouco de todos os ramos e fatores econômicos foram aumentados ou, no mínimo, modificados. A demanda por produtos

tropicais cresceu e a produção de manufaturados europeus teve que acelerar o passo para equilibrar as contas. A população aumentou, acompanhada de uma transformação na dieta alimentar, principalmente europeia. Nesse cenário de crescimento, o setor mercantil, responsável pelo financiamento e distribuição das produções em quase todos os cantos do Atlântico, jogou um papel decisivo.¹⁰³⁹ Pernambuco não passou imune por isso tudo. Respondeu as demandas externas e apresentou um crescimento econômico ímpar, principalmente puxado pelo algodão e, um pouco mais atrás, pelo açúcar. Mas tomar isoladamente fatores macro econômicos pode significar suprimir aqueles elementos básicos que escapam as linhas dos gráficos e aos números insossos das tabelas. Por isso que o sucesso econômico foi acompanhado por estratégias, dificuldades, conflitos e frustrações cimentadas pela atuação de um incontável número de agentes mercantis e produtivos, sem falar das trajetórias de escravos e trabalhadores livres pobres, muito mais lastimáveis e desumanas mas que deram sustentação a euforia material do fim do século.

Ao fim então, no que deve ser atribuído o crescimento econômico da segunda metade do século XVIII? À redução dos custos de transação, isto é, na otimização dos setores mercantis, transportadores e financeiros? Ou se deve as mudanças nas relações de produção, as quais por sua vez empurrariam a melhoramentos nos canais de distribuição? Pergunta difícil para a qual, talvez, os dados aqui apresentados ainda não sejam suficientes para responder. Arrisca-se, de qualquer forma, no seguinte raciocínio. O comércio sempre existiu na história humana e explicar o seu crescimento apenas dentro do aspecto comercial pode implicar em argumentos circulares. A raiz das transformações mercantis é melhor compreendida quando ligada a fatores sociais mais amplos, como as modificações nos modos de produção agrícola e manufatureiro na Europa, que resultaram em modificações nos hábitos de consumo e no aumento da demanda. E assim como nas modificações produtivas coloniais, que no caso de Pernambuco, para atender ao aumento do consumo nos mercados europeus e para fazer frente às concorrências, acabou por desenvolver uma produção muito peculiar. Mas todo esse crescimento de nada adiantaria se não existissem rotas mercantis e agentes a muito tempo dedicados no negócio. Em resumo, Pernambuco respondeu a demanda europeia por meio de modificações no seu parque produtivo. O Estado português, por seu turno, contribuiu diminuindo os custos de

¹⁰³⁹ SCHAMMAS, Carole. The revolutionary impact of European demand for tropical goods. In: McCUSKER, John; MORGAN, Kenneth. *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000, p. 168-169.

CONCLUSÕES

transação, regulando fretes e preços coloniais, numa medida clara em favorecer o setor mercantil e aparentemente contrária às teorias que veem no livre desimpedimento dos mecanismos de mercado uma forma de eficiência econômica.

Apêndices

Apêndice I – As fontes e seu tratamento

I.A – Mapas de carga

As principais fontes utilizadas na pesquisa para reconstituir o movimento de exportação de gêneros tropicais para Portugal são os mapas de frota, os mapas de embarcação e os mapas gerais que, na falta de um termo melhor, são aqui denominados conjuntamente de “mapas de carga”. Os três conjuntos tem várias similitudes e, agrupados, possibilitaram seriar cerca de 1.400 viagens que tomaram lugar entre 1755 e 1807, com informações das cargas transportadas e outros dados, como tipos de embarcações, nomes de mestres/capitães e datas de saída do Recife. Os mapas de frota são aqueles do período onde os comboios ainda estavam em exercício. Eles agrupam numa só fonte todas as embarcações que compunham a frota de determinado ano. Foram consultados os mapas de 1755 a 1761. De 1761 a 1807 foram utilizados os mapas de embarcação, que registram as viagens individuais. Até 1780, os mapas de embarcação só se limitam a divulgar as cargas transportadas. A partir dessa data, eles começam a informar os preços e os valores, em réis, das mercadorias. Já os mapas gerais são documentos que informam os totais exportados em determinado período, às vezes em um ano, ou em recortes um pouco mais alongados. As tabelas abaixo, que dão sustentação aos gráficos apresentados e discutidos no trabalho, procuram apresentar os principais dados extraídos dessas fontes. A localização dos documentos se encontra no CD-ROM anexado.

APÊNDICES

Tabela 1. IA - Exportações de açúcar, couramas e algodão entre 1755 a 1807

	Açúcar		Couro		Sola		Vaqueta		Atanado		Algodão			
Ano	Arrobas	Réis	Unidade	Réis	Unidade	Réis	Unidade	Réis	Unidade	Réis	Arrobas	Réis	Açúcar + couramas + algodão (réis)	Total das exportações (réis)
1755	187.329		43.288		31.890				600					
1756	173.430		55.197		57.376				13.700					
1757	242.966		35.283		81.480				10.688					
1758														
1759	410.082		96.304		166.801				30.658					
1760	8.128				2.750				1.100					
1761	503.308		85.808		137.421				41.222					
1762	409.075		35.705		74.554				20.177					
1763	210.306		12.567		39.418				3.673					
1764	508.031		61.072		123.342				22.041		4,2			
1765	159.562		49.176		44.619				14.765					
1766	311.578		49.405		88.737				28.790					
1767	269.698		39.975		64.861				21.638					
1768	291.264		17.956		92.705				25.223					
1769	300.930		37.307		56.338				17.035					
1770	267.166		62.012		40.013				14.847					
1771	281.385		59.422		69.858				40.079					
1772	533.233		47.670		69.533				77.270					
1773	422.380		50.170		65.592				24.288					
1774	478.716		60.194		85.006				15.030					

APÊNDICES

1775	414.756		72.143		68.956				9.412					
1776	275.773		71.412		60.172				17.739					
1777	252.981		60.383		46.567				2.368		21			
1778	389.131		46.408		57.913		7.787		783					
1779	368.631		52.131		64.792		5.154		650		804			
1780	245.414	194.443.200	49.619	43.013.900	42.205	32.581.500	8.327	5.372.160	3.730	7.301.250	708	2.832.000	285.544.010	296.742.236
1781	436.165	452.524.595	48.483	79.687.100	25.963	33.318.900	42.688	27.692.320	2.058	4.803.900	968	3.833.600	601.860.415	609.014.035
1782	363.012	340.392.090	45.369	77.127.300	6.315	8.209.500	25.848	16.686.720	4.934	10.002.240	2.981	19.352.400	471.770.250	483.563.120
1783	220.188	220.430.700	81.899	139.820.300	22.586	29.361.800	42.920	27.469.800	8.461	20.810.070	9.442	49.745.000	487.637.670	497.909.870
1784	499.168	543.608.700	60.687	102.451.800	42.096	45.949.800	45.030	28.801.200	7.928	21.412.800	26.048	107.598.800	849.823.100	890.329.123
1785	223.540	219.589.700	67.818	116.656.300	13.582	17.806.600	55.088	37.120.720	2.901	6.680.960	15.396	79.056.837	476.911.117	492.626.637
1786	287.772	295.291.350	61.246	104.570.200	13.917	17.392.100	65.547	43.493.560	2.799	5.522.800	18.301	89.454.835	555.724.845	578.229.752
1787	223.550	237.486.685	74.863	125.707.100	35.957	35.394.000	70.328	47.196.840	2.429	3.882.260	42.159	278.022.349	727.689.234	748.724.894
1788	276.532	277.322.780	62.606	119.759.200	37.324	51.303.500	64.348	47.196.040	1.996	3.665.400	48.628	401.474.075	900.720.995	919.144.555
1789	337.481	352.342.255	80.816	161.240.640	29.376	42.005.600	77.934	60.271.660	1.179	2.058.600	109.603	476.072.600	1.093.991.355	1.115.643.115
1790	267.529	263.495.350	89.531	173.115.000	26.875	35.760.400	47.163	36.837.040	6.826	17.510.800	69.601	345.450.750	872.169.340	905.173.088
1791	402.712	398.517.650	95.220	176.614.400	17.927	22.025.400	92.278	81.345.700	4.780	9.153.300	121.423	569.815.900	1.257.472.350	1.290.352.300
1792	446.801	411.614.700	84.779	159.198.300	11.590	14.735.100	84.620	66.152.740	3.742	8.348.320	115.325	745.619.537	1.405.668.697	1.422.039.532
1793	209.579	209.159.400	104.671	203.024.200	11.315	14.528.200	107.732	94.516.440	3.790	8.399.480	43.376	303.749.000	833.376.720	844.236.061
1794	261.126	248.396.389	79.435	126.421.100	7.269	7.923.200	156.999	108.188.700	4.300	10.477.600	79.507	384.363.144	885.770.133	957.808.715
1795	360.849	335.924.410	55.363	90.999.900	4.731	5.854.000	90.873	69.908.580	5.700	12.349.750	142.320	713.658.745	1.228.695.385	1.267.175.158
1796	416.360	395.741.615	40.135	66.387.700	6.591	8.677.900	54.726	47.228.800	2.910	6.231.000	107.149	651.948.225	1.176.215.240	1.189.060.300
1797	214.807	201.715.555	14.300	20.847.200	5.067	4.799.800	19.998	19.164.000	1.660	3.840.000	29.172	156.518.112	406.884.667	413.503.199
1798	388.811	380.328.015	20.465	34.812.750	4.208	3.812.400	49.958	44.068.140			79.150	439.229.327	902.250.632	909.672.012
1799	445.303	418.140.650	34.384	51.611.680	13.224	16.993.500	45.866	42.600.200			116.620	737.161.200	1.266.507.230	1.287.257.000
1800	416.331	380.648.800	22.985	32.041.900	5.761	6.799.000	69.360	69.184.900	24	38.400	101.892	702.802.500	1.191.515.500	1.224.920.360

APÊNDICES

1801	634.835	620.590.522	28.185	37.653.800	19.270	21.616.500	60.592	76.032.700			152.997	1.057.037.658	1.812.931.180	1.844.137.380
1802	418.305	394.396.866	25.766	33.981.960	18.764	23.237.480	82.172	75.642.500	360	240.000	190.501	1.188.554.500	1.716.053.306	1.738.209.106
1803	279.190	267.094.695	45.845	66.450.000	32.711	41.780.200	102.688	97.947.300			138.746	895.736.400	1.369.008.595	1.457.260.939
1804	424.935	420.259.436	40.265	60.436.300	34.429	38.904.100	104.594	94.260.200			155.607	1.035.169.200	1.649.029.236	1.712.778.111
1805	606.549	705.573.830	44.859	65.395.500	36.147	41.135.600	127.047	107.415.500			239.798	1.585.200.540	2.504.720.970	2.549.747.495
1806	644.684	689.622.755	49.075	67.939.200	5.799	6.482.600	70.545	60.750.600			196.501	1.185.227.940	2.010.023.095	2.041.717.555
1807	371.470	390.395.285	27.439	37.224.260	11.790	12.049.600	42.136	34.913.800			195.931	1.080.455.000	1.555.037.945	1.584.466.103

APÊNDICES

Tabela 2. IA - Exportações dos demais produtos entre 1780 a 1807

	Arroz		Cera Branca		Goma		Taboado de Costado		Taboado de Assoalhar		Melaço	Aguardente
Ano	Arrobas	Réis	Arrobas	Réis	Arrobas	Réis	Unid.	Réis	Unid.	Réis	Réis	Réis
1780	134	16.600							384		134.720	63.360
1781		14.400			829	515.440			33	153.000	4.097.500	216.960
1782			240	3.072.000	1.755	953.480	44		8	112.000	1.154.000	776.440
1783					6.269	3.192.720	45		10		2.200.800	1.083.000
1784	400	400.000			836	411.280	109	981.500	49	360.000	3.467.600	12.501.600
1785					138	90.720	212	5.205.000	97	724.000	5.650.400	1.575.600
1786	56	100.800					156	4.672.000	36	470.000	6.897.700	580.000
1787	114	342.000			374	187.660	98	2.424.000	32	424.000	7.218.600	9.323.200
1788					600	471.760	124	1.618.000	153	1.024.000	13.019.800	2.290.000
1789			32		1.712	1.266.720	73	1.707.300	24	288.000	10.486.440	5.297.500
1790	300	144.000	833	6.528.000	4.417	3.617.580	150	5.171.368	99	1.545.700	14.857.200	720.000
1791			311	3.384.320	2.921	1.536.840	112	3.139.800	64	768.200	20.114.750	2.192.820
1792				2.141.160	252	130.375	100	2.978.500	23	360.800	6.426.000	2.550.000
1793	5.170	2.237.200			18	12.480	54	1.395.861	8	116.000	7.021.800	
1794	10.772	10.822.000		3.278.600	70	66.660	81	2.526.198	14	186.684	9.327.800	4.588.000
1795	140	280.000		3.312.000	956	502.055	65	3.408.670	12	249.000	8.096.123	1.028.000
1796				17.920	39	19.440	59	2.004.000	71	964.800	9.458.400	156.000
1797			50	572.000	179	95.600	19	732.332	81	992.000	3.525.200	492.100
1798				270.000	311	617.480	43	1.899.120			3.739.200	
1799	818	818.400		952.000	359	412.800	78	2.180.330	38		14.285.400	840.000
1800	636	636.720			249	186.680	50	2.217.400	18	459.600	20.064.600	6.205.000
1801											13.591.640	2.557.640
1802	260	156.000	64	576.000	599	491.625	51	2.027.025	3	83.920	2.206.800	

APÊNDICES

1803	998	518.000				144.400	18	746.664	8	170.000	22.831.200	11.874.000
1804	3.581	7.253.700			3.685	4.546.800	24	800.465	23	291.200	10.630.200	7.121.880
1805	724	1.024.000	160	256.000	2.125	1.585.520	41	1.678.000	9	180.000	10.108.900	13.214.000
1806	1.968	1.586.400			128	225.640	50	2.019.300	10	263.600	4.441.000	11.802.800
1807		1.465.300			74	60.360	22	791.616	156		4.907.300	11.094.000

Tabela 3. IA - Exportações de Pau Brasil transportados por embarcações particulares e pelas embarcações de Sua Majestade, 1755 a 1807.

Ano	Particulares	Sua Majestade
1755	5.370	
1756	13.644	
1757	21.925	
1758		
1759	25.082	
1760		
1761	15.868	
1762		
1763		
1764	12.656	
1765	20.540	
1766	21.371	
1767	15.451	
1768	22.889	
1769	22.025	
1770	30.803	
1771	21.126	
1772	6.258	
1773	16.830	
1774	24.870	
1775	17.638	
1776	14.806	
1777	16.694	4.450
1778	11.970	2.970
1779	12.630	2.780
1780	13.490	4.640
1781	8.878	1.480
1782	8.670	7.450
1783	7.640	6.790
1784	5.972	7.800
1785	5.152	7.370
1786	8.150	7.700
1787	15.218	6.200
1788	20.880	11.990
1789	11.003	3.880
1790		820
1791	7.555	7.720
1792	11.339	3.606
1793	3.066	4.949
1794	8.001	1.580
1795	7.914	1.810

APÊNDICES

1796	220	120
1797	400	
1798	10.243	
1799	10.247	
1800	11.156	
1801		
1802	27.055	
1803	46.014	
1804	29.677	
1805	14.871	
1806	4.279	
1807	4.845	

Tabela 4. IA - Preços do açúcar entre 1780 a 1807

Ano	Branco Fino	Branco Redondo Fino	Branco Redondo	Branco Redondo Baixo	Branco Baixo	Branco Baixo Inferior	Mascavado	Branco Retame	Branco Broma	Média
1780	1.400		1.200		900		600			1.025
1781	1.356		1.173		895		592			1.004
1782	1.296		1.114		813		510			933
1783	1.300		1.100		800		500			925
1784	1.300		1.100		800		500			925
1785	1.300		1.100	950	800		500	400		842
1786	1.300	1.200	1.100	950	800		500	400	300	819
1787	1.300	1.200	1.100	950	800		500			975
1788	1.297	1.200	1.110	925	806		518	400	300	820
1789	1.363	1.200	1.186	950	895		547	400	300	855
1790	1.290	1.200	1.086	950	800		500	400	300	816
1791	1.300	1.200	1.100	950	811		500	400	300	820
1792	1.300	1.200	1.100	950	800		500			975
1793	1.440	1.366	1.260	1.144	990		600			1.133
1794	1.572	1.360	1.372	1.110	1.072		654			1.190
1795	1.412	1.200	1.212	1.058	904		563			1.058
1796	1.550	1.200	1.358	1.046	1.077		633			1.144
1797	1.440	1.200	1.240	1.090	940		614			1.087
1798	1.468	1.200	1.256	950	975		587			1.073
1799	1.620	1.520	1.420	1.270	1.120		760			1.285
1800	1.300	1.365	1.265	1.115	965	826	632			1.067
1801	1.540	1.440	1.340	1.188	1.040	707	595	400	300	950
1802	1.357	1.306	1.206	1.056	906	753	573			1.022

APÊNDICES

1803	1.300	1.400	1.300	1.150	1.000	850	676			1.097
1804	1.408	1.500	1.566	1.419	1.266	1.064	833	950	600	1.178
1805	1.825	1.821	1.658	1.533	1.373	1.174	840	600	300	1.236
1806	1.601	1.547	1.439	1.293	1.150	999	749	783		1.195
1807	1.527	1.442	1.355	1.235	1.090	905	645	500		1.087

APÊNDICES

Tabela 5. IA - Açúcar Branco Fino (BF) (1780 – 1807)

Ano	Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arrobas	Soma(réis)
1780	1.094	246	104	5	51.096,5	71.732.500
1781	2.838	272	420		119.079	159.143.170
1782	1.876	185	245		81.663	106.597.780
1783	1.498	110	56		58.207	75.769.100
1784	4.496	180	202		205.295	254.248.800
1785	914	55	257	57	38.247,5	53.570.850
1786	1.194	111	673		56.644,5	67.347.850
1787	1.085	144	450		49.833	64.805.120
1788	1.008	73	443		45.021	58.505.810
1789	837	81	578		37.585	49.868.550
1790	883	120	400		38.346,5	50.179.750
1791	1.466	70	388	2	63.597	77.991.600
1792	677	92	149		30.890,5	40.157.650
1793	103	48	30		4.528	8.721.500
1794	145	28	111		6.483,5	10.716.359
1795	414	47	118		18.165,5	23.835.550
1796	603	150	306		26.272,5	36.414.340
1797	321	53	130		12.889,5	17.078.930
1798	589	81	150	9	25.931	35.627.600
1799	435	22	14		18.095	23.351.350
1800	281	50	28	10	12.139	15.863.200
1801	419	83	139		18.930	25.823.500
1802	169	8	76		6.333,5	9.139.950
1803	3	4	34		238	309.400
1804	45	12	50		2.266,5	4.730.500
1805	510	63	176	3	21.644	30.666.845
1806	320	29	105	30	13.776	19.691.580
1807	324	44	64		13.182	21.310.190
Total	24.547	2.461	5.896	116	1.076.379,5	1.413.199.324

Tabela 6. IA - Açúcar Branco Redondo Fino (RF) (1780 – 1807)

Ano	Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arrobas	Soma(réis)
1780						
1781						
1782						
1783						
1784						
1785						
1786	468	36	24	50	20.481,5	23.864.400
1787	106		90		3.384	21.746.000
1788	247	18			10.323	12.387.600
1789	323	6			14.534,5	17.441.400
1790	17				731	877.200
1791	199	12	16		9.025,5	10.831.400
1792	907	14	11	2	39.012	46.814.400
1793	336	6			14.203	19.347.600
1794	123	28	4		5.266	9.025.600
1795	51	3	10		2.060	2.472.000
1796	148	10		13	6.511	9.046.700
1797	116	3			5.119	6.143.400
1798	24	1			1.143	1.371.600
1799	241	25			10.210,5	16.624.200
1800	363	4		9	15.783,5	18.903.500
1801	520	22	55	27	23.193	28.567.550
1802	224	15	5		10.024	15.666.560
1803	67	7	18		2.913,5	4.098.950
1804	233	47	8	38	10.160	13.205.550
1805	941	57	48	9	42.351,5	63.204.930
1806	571	52	40		24.509	34.268.660
1807	530	70	20		21.524	28.994.000
Total	6.755	436	349	148	292.463	404903200

APÊNDICES

Tabela 7. IA - Açúcar Branco Redondo (BR) (1780 – 1807)

Ano	Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arrobas	Soma(réis)
1780	1.772	234	30	34	77.081	92.521.200
1781	3.968	241	22	122	161.011	186.182.950
1782	3.096	173	28	98	152.511,5	139.439.790
1783	2.094	179	12	14	90.376	99.410.300
1784	5.170	244	156		218.168	240.252.300
1785	2.663	129	30	178	113.349,5	112.580.150
1786	2.594	101	7	171	109.292	120.019.000
1787	2.310	110	16	296	99.165,5	109.011.650
1788	2.931	104		40	130.028,5	136.897.270
1789	4.113	157		243	171.877,5	200.397.750
1790	2.836	133		200	123.703,5	135.718.550
1791	4.246	259		183	181.757,5	194.035.100
1792	3.069	134		91	132.527	145.839.700
1793	1.073	72		1	44.773,5	57.031.450
1794	1.009	113	36	12	43.781,5	56.045.300
1795	2.962	153	117	78	132.514,5	145.091.880
1796	2.764	155	414	112	119.935	142.877.320
1797	1.513	82	20	194	65.974,5	74.007.260
1798	2.480	179	45	512	109.805	130.573.350
1799	2.287	172	123	478	101.872,5	116.036.300
1800	1.901	100	46	36	81.182,5	91.206.710
1801	4.397	141	94	40	190.439	216.978.037
1802	2.483	65	43		104.936	117.973.650
1803	1.047	49			44.068	52.616.420
1804	1.495	136	118	236	66.177	82.773.950
1805	2.572	241	493	37	115.085	168.686.930
1806	2.203	89	278		94.048	126.580.370
1807	1.512	215		61	63.896	79.779.020
Total	72.560	4.160	2.128	3.467	3.139.336,5	3.570.563.657

Tabela 8. IA - Açúcar Branco Redondo Baixo (RB) (1780 – 1807)

Ano	Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arrobas	Soma(réis)
1780						
1781						
1782						
1783						
1784						
1785	378	9			15.130	14.372.500
1786	1.241	6		95	49.813	47.235.250
1787	217	4		2	8.834,5	8.392.775
1788	484	3		10	20.766	19.313.700
1789	570	15		73	25.457	24.184.150
1790	81				3.382	3.212.900
1791	409	4		24	17.823	16.931.850
1792	1.439	36		10	64.164	61.105.800
1793	849	30			37.071	40.789.950
1794	1.066	46		47	45.588,5	48.782.655
1795	2.235	28		70	93.913,5	90.609.155
1796	2.220	42	17	185	94.209,5	91.392.625
1797	510	37		37	22.749,5	23.633.950
1798	1.226	49		649	57.569	54.833.450
1799	1.857	64		207	83.070	92.576.600
1800	2.286	44		53	94.970,5	96.827.310
1801	3.395	48	1	120	144.375	169.282.225
1802	2.638	35		20	111.888	108.482.181
1803	1.758	19	15	18	72.753	83.894.325
1804	1.960	26		55	84.166	89.460.475
1805	2.708	59	4	193	120.712	142.992.355
1806	3.695	110	7	45	160.989	180.027.615
1807	2.092	74	105	22	88.022	96.393.950
Total	35.314	788	149	1.935	1.517.416	1.604.727.746

APÊNDICES

Tabela 9. IA - Açúcar Branco Baixo (BB) (1780 – 1807)

Ano	Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arrobas	Soma(réis)
1780	231	72			9.764	8.987.600
1781	1.664	47		23	63.036,5	53.539.240
1782	1.262	72		7	50.205,5	40.892.960
1783	839	68			33.534	26.833.200
1784	1.003	21			40.093	32.076.800
1785	737	26		14	33.373	27.297.400
1786	828	9		6	32.306	26.137.400
1787	1.098	25		10	44.814,5	38.929.140
1788	1.247	40		10	50.084,5	40.292.100
1789	1.240	53		49	49.869	43.577.325
1790	1.080	23		24	45.912	37.198.950
1791	1.957	58		79	77.917	62.735.500
1792	1.381	29		151	60.107	52.646.650
1793	1.014	43		9	40.579	40.324.950
1794	2.212	73		35	90.242,5	84.994.675
1795	1.506	19		43	65.528,5	51.940.620
1796	3.070	56		80	128.754	110.390.570
1797	2.258	66		312	96.792	82.986.000
1798	3.439	97		402	147.842	133.574.790
1799	3.662	75	12	489	157.974,5	138.282.900
1800	3.662	62		102	151.995	125.793.530
1801	3.913	82	32	104	166.954,5	150.228.550
1802	3.112	74		41	130.653,5	107.062.000
1803	2.043	61	43	50	83.072,5	77.900.700
1804	3.419	110		55	146.756	141.753.800
1805	3.926	115		600	177.524	194.460.210
1806	5.100	117	71	382	253.049	230.826.240
1807	2.956	44		227	124.590	117.967.800
Total	59.859	1.637	158	3.304	2.553.323	2.279.631.600

Tabela 10. IA - Açúcar Branco Baixo Inferior (BI) (1780 – 1807)

Ano	Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arrobas	Soma(réis)
1780						
1781						
1782						
1783						
1784						
1785						
1786						
1787						
1788						
1789						
1790						
1791						
1792						
1793						
1794						
1795						
1796						
1797						
1798						
1799						
1800	50	1			2.238	1.630.030
1801	264	3			11.143	7.230.285
1802	108	6			5.017	7.585.725
1803	229	7			9.074	9.848.360
1804	798	11			33.645	31.489.825
1805	996	7		18	44.053	40.290.505
1806	891				37.475	32.534.060
1807	567	3	550		22.532	20.620.325
Total	3.903	38	550	18	165.177	151.229.115

APÊNDICES

Tabela 11. IA - Açúcar Mascavado (M) (1780 – 1807)

Ano	Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arrobas	Soma(réis)
1780	806	62			35.337,5	21.207.900
1781	2.208	78			93.038,5	53.659.235
1782	2.498	74	30		105.632	53.461.560
1783	962	15			38.071	18.418.100
1784	806	16			35.612	17.030.800
1785	536				23.083	11.631.500
1786	455	3			18.498,5	9.398.250
1787	433	5			17.518,5	10.602.000
1788	426	4			17.635,5	8.929.100
1789	745	21			31.456,5	16.595.280
1790	818	7			33.762	16.245.100
1791	1.196	13			52.083	30.000.300
1792	2.711	71			120.100	65.050.500
1793	1.655	28			78.424	42.943.950
1794	1.722	48			69.763,5	38.831.800
1795	1.268	14			51.666,5	26.472.955
1796	1.140	33			48.975,5	26.459.710
1797	602	19			25.376	13.783.560
1798	1.156	14			56.860,5	28.985.150
1799	1.572	15			67.593,5	36.491.200
1800	1.346	24			58.022,5	30.424.520
1801	1.824	18			77.377	40.533.075
1802	1.202	3			49.453	27.992.800
1803	957	8			39.120	23.899.500
1804	1.616	12			69.361	47.843.200
1805	1.786	14		18	79.997,5	59.261.210
1806	1.752	1			76.789	48.908.830
1807	884	1			36.475	23.940.450
Total	35.082	621	30	18	1.507.082,5	849.001.535

Tabela 12. IA - Açúcar Branco Retame (MR) (1780 – 1807)

Ano	Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arrobas	Soma(réis)
1780						
1781						
1782						
1783						
1784						
1785	7				298	119.600
1786	14				565	1.240.200
1787						
1788	50				1.961	783.600
1789	14				667,5	267.600
1790	1				51	20.600
1791	8				372	148.800
1792						
1793						
1794						
1795						
1796						
1797	7				334	
1798	14				686	290.025
1799	12				486	194.400
1800						
1801	45				1.944	773.600
1802						
1803						
1804	205				32.150	5.264.836
1805	58	3			2.467	1.335.400
1806	30				1.335	1.235.400
1807	26				944	443.200
Total	491	3			44.260,5	12.117.261

Tabela 13. IA - Açúcar Branco Broma (MB) (1780 – 1807)

Ano	Caixas	Fechos	Caras	Barris	Arrobas	Soma(réis)
1780						
1781						
1782						
1783						
1784						
1785	1				59	17.700
1786	4				171	49.000
1787						
1788	17				712	213.600
1789	1				34	10.200
1790	3				141	42.300
1791	3				137	41.100
1792						
1793						
1794						
1795						
1796						
1797						
1798						
1799	1				39	11.700
1800						
1801	13				579	173.700
1802						
1803						
1804	5				212	94.900
1805	1				75	52.250
1806						
1807						
Total	49				2.159	706.450

APÊNDICES

Tabela 14. IA - Preços das couramas (por unidade) e do algodão (por arroba) entre 1780 e 1807

Ano	Couro	Sola	Atanados	Vaquetas	Algodão
1780	1.700	1.260	90	672	4.000
1781	1.646	1.276	89	658	4.228
1782	1.700	1.300	90	656	6.575
1783	1.700	1.300	90	640	5.100
1784	1.715	1.300	90	670	4.242
1785	1.720	1.311	90	674	5.633
1786	1.718	1.300	88	672	4.683
1787	1.666	1.271	455	681	6.710
1788	1.875	1.355	95	762	8.185
1789	1.934	1.352	493	763	4.311
1790	1.915	1.300	1.165	773	5.002
1791	1.859	1.261	426	778	4.712
1792	1.882	1.266	1.102	786	6.441
1793	1.900	1.207	610	858	7.116
1794	1.656	1.040	1.180	742	4.991
1795	1.642	1.185	797	764	5.056
1796	1.677	1.268	1.100	870	5.747
1797	1.547	1.137	700	944	5.631
1798	1.704	797		936	5.994
1799	1.583	1.239	950	978	6.343
1800	1.400	1.218	1.600	988	6.868
1801	1.435	1.133		930	6.790
1802	1.307	1.119	800	899	6.272
1803	1.451	1.168		933	6.527

APÊNDICES

1804	1.482	1.222		1.005	6.668
1805	1.404	1.110		855	6.652
1806	1.409	1.040		841	6.114
1807	1.381	984		826	5.489

APÊNDICES

Tabela 15. IA - Preços dos demais produtos entre 1780 a 1807

Ano	Melaço (almude)	Aguardente (almude)	Arroz (arroba)	Cera Branca (arroba)	Goma (arroba)	Pau Brasil (quintal)	Taboado de Costado (unidade)	Taboado de Assoalhar (unidade)	Varas de Parreira (unidade)	Pacaconha (arroba)	Cousoeira (unidade)
1780	800	960	1.400								1.400
1781	769	8.480	2.400		1.530	640		10.200	70		2.700
1782	800	7.986		12.800	583		37.500	14.000			1.870
1783	800	14.750			648		24.333	13.000	45	1.000	3.250
1784	800	20.883	1.000		480		22.166	9.333	45		19.166
1785	786	15.877			554		30.000	13.375			18.666
1786	800	20.000	1.800		480	800	29.818	14.000			11.666
1787	1.207	21.421	3.000		483		28.222	12.000			
1788	1.562	25.222			688		25.218	10.488			
1789	1.131	27.090			785	1.000	26.500	14.250	40		
1790	2.756	1.200	480	8.533	930		31.542	15.011	140		
1791	2.812	18.137		11.093	523		27.176	14.600	49		14.475
1792	2.290	30.000		320	565		31.880	15.760	60		12.103
1793	2.653		1.453		720		28.181	14.666	40		6.000
1794	2.613	20.150	1.000	400	1.165	1.000	31.469	17.718	66		15.500
1795	2.673	26.000	2.000	720	775		33.119	20.000	56	5.870	13.000
1796	3.794	26.000		280	560		36.011	17.060	45		22.600
1797	4.415	24.016		10.240	466		37.750	17.000	20		24.000
1798	5.400			300	1.521	1.200	42.393		100	2.266	18.000
1799	6.205	30.000	1.000	400	1.035		42.611	18.960	75	1.000	50.000
1800	3.792	32.260	1.000		706	1.060	41.260	21.040	80		

APÊNDICES

1801	5.512	12.750	600	9.000	1.017	1.281	43.322	27.980			
1802	4.475	32.428	4.000			1.295	42.581	22.350			
1803	7.739	46.769	1.000		893	751	44.640	22.666			3.250
1804	5.377	26.945	2.100		780	1.038	36.500	14.280			31.333
1805	4.702	30.600	2.066	1.600	868	1.300	40.626	19.200	46		
1806	4.479	30.581	5.033		1.630	1.333	40.183	25.600			26.600
1807	4.617	33.000	3.392		960	1.283	42.142	24.500			5.500

Tabela 16. IA - Tipos de embarcações na rota Pernambuco – Portugal (1756 – 1807)

Ano	Navio	Galera	Corveta	Bergantim	Sumaca	Brigue	Nau	Charrua	Corsário	Chalupa/escuna	Total
1756	14						1				15
1757	15	5	2								22
1758											
1759	28										28
1760			1								1
1761	37		3								40
1762	9	2	2		1						14
1763	16	1									17
1764	20	1	1				1				23
1765	11	1	1								13
1766	16	4	2								22
1767	15	3	1								19
1768	16	3	3								22
1769	15	3	1				2				21
1770	13	2	3				2				20
1771	13	3					1		1		18
1772	18	2	3								23

APÊNDICES

1773	16		1				1	1	1		20
1774	14	2	1								17
1775	15	1	2								18
1776	16		1								17
1777	12		4								16
1778	10	1	2								13
1779	13		1								14
1780	11	2	4					1			18
1781	13	3	5								21
1782	11	3	4							1	19
1783	10	3	4								17
1784	14	5	9								28
1785	11	2	6								19
1786	14	2	7	1							24
1787	15	2	4								21
1788	15	2	2	1	1						21
1789	19	3	6	1							29
1790	16	1	5	2	1						25
1791	20	2	7	3	1						33
1792	19	5	4	1							29

APÊNDICES

1793	9	3	6	1							19
1794	9	7	7	3							26
1795	16	4	9	2	3						34
1796	17	7	10	4	1						39
1797	13	2	7	6	1	1					30
1798	14	6	6	10	2						38
1799	12	9	11	13	1	2					48
1800	12	13	3	8		5					41
1801	24	11	8	9		3					55
1802	19	17	1	8		2		1			48
1803	16	13		2		2					33
1804	23	9		3		3				1	39
1805	32	10	1	11	3	3					60
1806	32	8		9		6					55
1807	20	11	1	20	1	3					56

I.B – Passaportes

Os passaportes de navios, que se encontram nos códices do AHU, tem muito em comum com a documentação dos mapas de carga. Isso porque os passaportes permitem completar uma informação crucial que os mapas de carga não registram: os nomes dos proprietários das embarcações. Contudo, essa documentação não informa todos os proprietários, por isso foram feitas incursões nos cartórios notariais e nos documentos judiciais do Juízo da Índia e Mina. A localização dos documentos se encontra no CD-ROM anexado.

I.C – Contratos de fretes do pau-brasil

Quando os capitães e mestres levavam em suas embarcações o pau-brasil, que era monopólio de Sua Majestade, eles assinavam um contrato de fretamento e ali informavam a sua residência. Essa documentação se encontra nos avulsos do AHU. A tabela abaixo sistematiza a residência desses indivíduos. A localização dos documentos se encontra no CD-ROM anexado.

Tabela 1.IC - Residência dos mestres/capitães das embarcações (1770-1798)

Ano	Total de embarcações	Mestres e capitães		
		Lisboa	Porto	Pernambuco
1770	15	10		
1771	14	7		
1772	20	14		
1773	15	14		
1774	15	12		
1775	16	14		
1776	16	14		
1777	16	9	1	
1778	20	12		
1779	20	12		
1780	20	17		
1781	21	20		
1782	19	18		
1783	18	18		
1784	29	22		
1785	19	9		
1786	24	19		
1787	22	16		
1788	21	16		
1789	29	24		
1790	25	7		
1791	33	31		
1792	29	27		
1793	19	9		
1794	26	26		
1795	33	31		1
1796	36	24		
1797	25	2		
1798	32	21		2

I.D - Cartórios notariais de Lisboa

Os cartórios apresentam diversos instrumentos contratuais de natureza econômica: procurações, formação de sociedades mercantis, obrigações, documentos lançados em nota, escritos de dívida, renovação de dívidas, prazos, renovações de prazos, nomeações, distrates, fretamentos, arrendamentos, aforamentos, alforrias, vendas, quitações, sessões, substabelecimentos, dotes, testamentos, doações, reconhecimentos e renúncias. Tendo em vista a grande quantidade de contratos e a grande quantidade de livros, procedeu-se apenas a coleta sistemática das procurações e formações de sociedades mercantis que diziam respeito a capitania de Pernambuco. Da mesma forma, procedeu-se a um encurtamento do recorte temporal para lidar com essa documentação. Começou-se em 1780, momento de extinção da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e terminou em 1807, quando a organização do comércio foi alterada pela saída da corte de Lisboa.

Com exceção dos cartórios 3º, 11º A, 11º B, 14º e 15º B, que receberam apenas um tratamento metodológico de amostragem devido à falta de tempo, foram consultados todos os demais na sua integralidade. No total, o período de 1780 a 1807 comportou 1.574 livros notariais divididos entre 17 cartórios. Desses livros foram consultados 1.203, 76,4% do total. A sistematização desses cartórios levantou 1.320 procurações e 94 sociedades mercantis. A tabela abaixo organiza o número de livros consultados por cartórios, suas respectivas quantidades de procurações e de sociedades mercantis para Pernambuco.

Tabela 1. ID - Cartórios notariais de Lisboa, seus livros, procurações e sociedades mercantis para Pernambuco, 1780-1807¹⁰⁴⁰

Cartórios	Nº de Livros	Procurações	Sociedades
1º CNL-A	73	17	1
1º CNL-B	79	11	3
1º CNL-C	62	12	2

¹⁰⁴⁰ O 3º cartório possui 172 livros dos quais foram consultados 53 livros, respectivamente o 11º A possui 87 dos quais foram consultados 11, o 11º B possui 52 dos quais foram consultados 29, o 14º possui 104 dos quais foram consultados 73 e o 15º B possui 130, dos quais foram consultados 8.

APÊNDICES

2° CNL	74	81	8
3° CNL	53	31	
6° CNL	113	369	22
7° CNL-A	95	284	3
7° CNL-B	90	17	1
8° CNL	110	13	
9° CNL	52	36	1
10° CNL	126	392	47
11° CNL-A	11	5	
11° CNL-B	29	10	
12° CNL-B	62	29	5
14° CNL	73	6	1
15° CNL-A	93	7	1
15° CNL-B	8		
Total	1.203	1.320	94

O número total de procurações foi dividido entre procurações de cobranças de dívidas (907) e procurações de cessão de fretes (413). As primeiras revelam quem eram os mercadores em Lisboa (907 instrumentos de outorga), seus procuradores em Pernambuco (1.677 procuradores) e, em alguns casos, seus devedores (455 devedores) que deveriam ser cobrados.¹⁰⁴¹ O segundo tipo de procuração eram cessões de cobrança de fretes que os proprietários ou os capitães das embarcações faziam a terceiros para que cobrassem fretes de viagens recém-chegadas a Lisboa. São de relevante interesse para a pesquisa, pois informam, em muitos casos, os nomes dos senhores das embarcações (no que foi possível contornar as lacunas da documentação dos passaportes de navios do AHU) e, em outros, o custo da viagem e as receitas de fretes. Também revelam alguns meandros dos financiamentos das viagens ultramarinas.

As informações coletadas nos cartórios de Lisboa foram transferidas para um banco de dados que pode ser utilizado tanto para essa pesquisa como para investigações de outros colegas pesquisadores. Para essa pesquisa o banco de dados, além de fornecer informações sobre os comerciantes em Lisboa e seus representantes em Pernambuco, também pode ser utilizada para a montagem das redes mercantis, isto é, as diferentes

¹⁰⁴¹ É importante advertir que os nomes se repetem constantemente.

interligações que esses mercadores mantinham entre si. Permite, por exemplo, saber quem eram os representantes em Pernambuco que tinham maior contato com os mercadores de Lisboa. O banco de dados poder ser de usufruto para outros pesquisadores que queiram consultar as fontes notariais para esse período. Geralmente, o mercador que acionava os serviços cartoriais, para lavrar procurações ou sociedades, permanecia com o mesmo tabelião para realizar outros tipos de contratos. E assim como os mercadores de Lisboa tinham negócios em Pernambuco, também operavam em outras partes do Brasil, Rio de Janeiro e Bahia principalmente. O banco de dados, portanto, pode servir como uma ferramenta de pesquisa, indicando quais cartórios os mercadores faziam seus registros e assim fazendo o pesquisador cortar caminhos.

Algumas outras informações são relevantes para quem quiser imergir nessa documentação. Alguns cartórios são de grafia extremamente dolorosa, por isso uma forma para se adaptar com a letra da época é começar pelos cartórios mais legíveis, pois se familiarizando com a métrica de alguns contratos (principalmente as procuração que são quase padronizadas) torna-se mais fácil a leitura das escrituras mais difíceis. O 1º cartório B, entre os anos de 1780-1782, apesar de não informar muita coisa sobre o Brasil, tem uma escrita muito agradável.

Contratos referentes ao Brasil aparecem em muitos cartórios, mas a tabela acima indica quais eram os cartórios com mais contratos para Pernambuco e eles podem ser um bom ponto de partida para se perseguir contratos para outras capitanias, como Rio e Bahia, que apenas por uma “passada de olhos”, pôde-se perceber que são em maior número do que as escrituras para Pernambuco. Escrituras para o Grão Pará e Maranhão também são recorrentes, talvez bem próximas das quantidades de Pernambuco. Os cartórios 6º, 7ºA e 10º, são os fundos que podem ser mais úteis como ponta pé inicial das incursões. Contudo, aceder as escrituras notariais pelas entradas geográficas (ex. Pernambuco) é atividade trabalhosa. Isso porque, mesmo quando os livros são agraciados com índices, esses não informam as localidades dos contratos. Os índices são favoráveis quando se procura por nomes de outorgantes e procuradores, por exemplo. Mas mesmo alguns cartórios não contem índices. Então, o procedimento para tratar com essa documentação é o de verificar, fôlio por fôlio, as escritura, mirando, para economizar tempo, nos locais que incidiam os contratos e, só depois, proceder a leitura e transposição de dados relevantes para um banco de dados. Desde já, adverte-se que a maior parte do tempo se debruçando sobre essa documentação foi gasta virando páginas.

O 3º cartório apresenta muitos contratos de fretamento para a Europa e, percebe-se por esses registros, a grande incidência de nomes estrangeiros. No 6º cartório, nos anos iniciais da década de 1780, encontram-se algumas cobranças de soldadas de marinheiros das quais devia a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Era o mesmo cartório onde se registraram as vendas de embarcação a CGPP nos anos de 1759-1760, por isso é provável que existam mais escrituras sobre a CGPP com os agentes particulares no período de seu funcionamento. Muitos foram para a Índia no começo da década de 1780. O 6º Cartório tem várias procurações que envolvem a Ásia e também algumas formações de sociedades para lá. Um grande número de negociantes estrangeiros aparecem também no 7º cartório A, principalmente no começo da década de 1780. Nesse fundo existe uma boa quantidade de procurações sobre arrematação de contratos no Brasil. Assim como contratos dos herdeiros do Pombal com comerciantes de grosso e informações referentes a contratos dos administradores do Tabaco. Registros dos contratadores do Tabaco também se encontram nos anos de 1806-1808 no 10º cartório. Podem ser encontrados também no 12º cartório B. O grande testamento de Felipe Hockel se acha copiado no 9º cartório, livro 88. Muitos contratos de dívidas e formações de sociedade referentes ao espaço metropolitano, encontram-se no 14º cartório.

As fontes abaixo arroladas serviram de base para construir a Tabela 5.4. que reúne todas as 94 sociedades mercantis para Pernambuco encontradas nos cartórios de Lisboa.

Tabela 2. ID - Fontes para os contratos de sociedade

1	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 132, liv.624, f. 52v-53.
2	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 132, liv.626, f. 88v-90.
3	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 133, liv.628, f. 58-58v.
4	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 109, f. 96-98v.
5	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 110, f. 38-39.
6	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 121, f. 42-43v.
7	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 121, f. 84v-86v.
8	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 120, f. 14-16v.
9	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 120, f. 93-95v.
10	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B, Livro de Notas, Cx. 26, liv. 116, f. 27-28.
11	ANTT, 12º Cartório notarial de Lisboa, Ofício B, Livro de Notas, Cx. 22, liv. 110, f. 92v-93v.
12	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 135, liv.638, f. 27-27v.
13	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 132, f. 16-17v.

APÊNDICES

14	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 25, liv. 134, f. 42-42V.
15	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 129, f. 7-8v.
16	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 136, f. 21-22V.
17	ANTT, 14º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 101, f. 1-2.
18	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 106, liv. 644, f. 16v-18.
19	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 141, f. 50-51V.
20	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 58-59.
21	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 97-99.
22	ANTT, 11º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B – Cx. 11, Liv. 72, 35v-38.
23	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 147, f. 99v-100v.
24	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 152, f. 29v-31.
25	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 22v-24.
26	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 153, f. 25-26.
27	ANTT, 12º Cartório notarial de Lisboa, Ofício B, Livro de Notas, Cx. 24, liv. 119, f. 88v-87.
28	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 137, liv. 651, f. 55-55v.
29	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 146, f. 54-55.
30	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 147, f. 19-21.
31	ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 120, liv. 548, f. 51-52.
32	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 150, f. 15-16v.
33	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 165, f. 4v-5.
34	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 165, f. 11v-12.
35	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 165, f. 16v-17v.
36	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 165, f. 64v-65v.
37	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 109, liv. 662, f. 37v-40v.
38	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 165, f. 109v-110v.
39	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 167, f. 12-12v.
40	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 167, f. 16v-17.
41	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 154, f. 20v-22.
42	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 168, f. 9v-10.
43	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 169, f. 62-63v.
44	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 170, f. 25v-26v.
45	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 170, f. 98-99.
46	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 170, f. 108v-109v.
47	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 158, f. 13v-14v.
48	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 175, f. 58-58v.
49	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 175, f. 60-61 e ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 39, liv. 211, f. 127.
50	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 176, f. 4v-5v.
51	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 671, f. 40v-42v.

APÊNDICES

52	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 139, liv.662, f. 40-41v.
53	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 139, liv.662, f. 42-43v.
54	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 140, liv.664, f. 25v-26v.
55	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 33, liv. 165, f. 45v-47v.
56	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 185, f. 58-58v.
57	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 187, f. 47v-48v.
58	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 187, f. 120v-122v.
59	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 189, f. 27v-28v.
60	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 189, f. 30-31.
61	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 36, liv. 190, f. 67-67v.
62	ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B, Livro de Notas, Cx. 97, liv. 813, f. 12v-13v.
63	ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B, Livro de Notas, Cx. 97, liv. 813, f. 27-28.
64	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 36, liv. 190, f. 103-104.
65	ANTT, 11º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B – Cx. 12, Liv. 86, 57v-59.
66	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 36, liv. 192, f. 110v-111.
67	ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B, Livro de Notas, Cx. 98, liv. 815, f. 37v-38.
68	ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa, Ofício C, Livro de Notas, Cx. 14, liv. 68, f. 60-61.
69	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 172, f. 45-46v.
70	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 196, f. 104-105.
71	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 200, f. 36v-38.
72	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 38, liv. 203, f. 114-115v.
73	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 175, f. 89v-92.
74	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 38, liv. 204, f. 65v-67.
75	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 38, liv. 204, f. 77-78.
76	ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa, Ofício C, Livro de Notas, Cx. 15, liv. 72, f. 31v-32.
77	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 38, liv. 206, f. 135-136.
78	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 38, liv. 207, f. 44-45.
79	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 39, liv. 208, f. 8-9v.
80	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 39, liv. 209, f. 77v-78.
81	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 39, liv. 211, f. 43v-44.
82	ANTT, 15º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 125, liv. 781, f. 24-24v.
83	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 40, liv. 216, f. 23-23v.
84	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 40, liv. 216, f. 126-127.
85	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 181, f. 72-74.
86	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 40, liv. 218, f. 71-72.
87	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 183, f. 43v-44v.
88	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 183, f. 49-50.
89	ANTT, 12º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 143, f. 53-55.
90	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 184, f. 86-87.

APÊNDICES

91	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 185, f. 8-10.
92	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 41, liv. 221, f. 93-94.
93	ANTT, 9º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 102, f. 4-5.
94	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 38, liv. 186, f. 57v-59.

I.E - Juízo da Índia e Mina

O Juízo da Índia e Mina era um tribunal que lidava com querelas entre mercadores. Parte dos processos judiciais que restaram abrangem questões de dívidas - tanto no âmbito comercial, de dívidas de fazendas e produtos coloniais - como no âmbito do transporte ultramarino - como as dívidas de fretes. Procedeu-se pesquisa nesse fundo documental – apenas para aqueles casos que diziam respeito a Pernambuco - por três motivos: os seus registros de querelas entre negociantes revelam 1) os nomes dos agentes e, em alguns casos, os proprietários de embarcações, 2) informam taxas de fretes e 3) registram alguns detalhes dos negócios, tais como os tempos de inadimplência e os motivos do não pagamento. É um fundo que ainda não foi catalogado integralmente, por isso foram feitas apenas incursões de amostragem. Muitos processos de dívidas comerciais diziam respeito especificamente as letras de risco, das quais foram coletadas 36 ¹⁰⁴². Já os processos envolvendo dívidas de fretes exigiram uma amostragem maior, de vez que os processos de fretamento eram os mais abundantes no Juízo da Índia e Mina: foram consultados 236 processos. Devido a parcial catalogação desse fundo, não é possível ter uma ideia global de quantos processos existem para Pernambuco.

As referências documentais abaixo, mesclando as letras de risco encontradas tanto no Juízo da Índia e Mina como nos cartórios notariais de Lisboa, serviram de base para a confecção da Tabela 5.7.

Tabela 1.IE - Fontes para as letras de risco

1	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 100, liv. 609, f. 18-18v.
2	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 17, liv. 85, f. 83v-84.
3	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 18, liv. 86, f. 94-94v.
4	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 10, n.º 5, cx. 377
5	ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B (Antigo 12 B), Livro de Notas, Cx. 90, liv. 777, f. 72-73.
6	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 18, liv. 89, f. 85v-86.

¹⁰⁴² Algumas procurações nos cartórios notariais de Lisboa também especificavam que os procuradores deveriam cobrar letras de risco de devedores em Pernambuco. Nos cartórios foram coletados 71 casos de cobranças de letras de risco e nenhuma coincide com as do Juízo da Índia e Mina. É importante notificar que nesses casos só se acusam as dívidas, as letras em si não eram copiadas pelos tabeliões. As letras eram copiadas pelos tabeliões em um tipo de contrato específico, os “documentos lançados em nota”, mas esses não foram coletados durante a pesquisa nos cartórios de Lisboa.

APÊNDICES

7	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 19, liv. 91, f. 86v-87.
8	ANTT, 9º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 11, liv. 55, f. 12v-13.
9	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 2, n.º 12, cx. 369
10	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 10, n.º 12 cx. 276
11	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 101, f. 79-80.
12	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 22, n.º 9, cx. 209
13	ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A (Antigo 12 A), Livro de Notas, Cx. 117, liv. 534, f. 8v-9v.
14	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 108, f. 72v-73v.
15	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 21, liv. 115, f. 75-76v.
16	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 37, n.º 2, cx. 224
17	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 10, n.º 5 cx. 276
18	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 23, liv. 111, f. 22-22v.
19	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 23, liv. 111, f. 79-79v.
20	ANTT, 8º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 140, f. 57v-58v.
21	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 22, liv. 121, f. 88-89.
22	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 28, n.º 2, cx. 215
23	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 51, n.º 2, cx. 238
24	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 104, liv. 630, f. 64.
25	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 23, liv. 127, f. 46v.
26	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 23, liv. 127, f. 71-71v.
27	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 23, liv. 127, f. 89-89v.
28	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 49, n.º 13, cx. 236
29	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 45, n.º 3, cx. 232
30	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 54, n.º 14, cx. 241
31	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 1, n.º 10, cx. 267
32	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 6, n.º 9, cx. 193
33	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 27, n.º 3, cx. 214
34	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 18, n.º 16 cx. 205
35	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 134, liv.637, f. 48-48v.
36	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 25, liv. 124, f. 54v-55.
37	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 134, liv.637, f. 60v.
38	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 25, liv. 125, f. 92-92v.
39	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 131, f. 46v-47.
40	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 131, f. 60v.
41	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 131, f. 68v.
42	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 135, liv.638, f. 77v.
43	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 50, n.º 5, cx. 237
44	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 7, n.º 17, cx. 273
45	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 9, n.º 12, cx. 196
46	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 27, n.º 7, cx. 214
47	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 33, n.º 5, cx. 220
48	ANTT, 9º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 14, liv.66, f. 73v-74.
49	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 127, f. 56-56v.
50	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 135, liv.640, f. 19v-20.

APÊNDICES

51	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 135, liv.641, f. 8v-9.
52	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 135, liv.641, f. 64-64v.
53	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 136 f. 97v-98.
54	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 33, n.º 1, cx. 220
55	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 37, n.º 10, cx. 224
56	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 39, n.º 11, cx. 226
57	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 41, n.º 19, cx. 228
58	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 45, n.º 4, cx. 232
59	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 13, n.º 7, cx. 200
60	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 132, f. 76v-77.
61	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 26, liv. 140, f. 74v-75.
62	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 106, liv. 644, f. 96v.
63	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 136, liv.644, f. 64.
64	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 134, f. 72v-73.
65	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 135, f. 79-79v.
66	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 136, f. 18-18v.
67	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 136, liv. 644, f. 88.
68	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 15, n.º 3, cx. 202
69	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 16, n.º 10, cx. 203
70	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 647, f. 55v-56.
71	ANTT, 3º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 153, liv. 717, f. 17v-18.
72	ANTT, 8º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 34, liv. 169, f. 37-37v e 54v-55v
73	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 147, f. 120v.
74	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 27, liv. 147, f. 121.
75	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 42, n.º 8, cx. 229
76	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 44, n.º 2, cx. 231
77	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 8, n.º 1, cx. 274
78	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 153, f. 16v-17.
79	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 82, n.º 19, cx. 82
80	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 6, n.º 2, cx. 272
81	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 2, n.º 6, cx. 268
82	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 156, f. 77.
83	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 108, liv. 656, f. 66v-67.
84	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 158, f. 42v-43.
85	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 158, f. 43v-44.
86	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 158, f. 93v.
87	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 6, n.º 1, cx. 272
88	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 159, f. 118-118v.
89	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 162, f. 101v.
90	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 163, f. 10.
91	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 152, f. 23v-24.
92	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 166, f. 47-47v.
93	ANTT, 9º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 17, liv. 82, f. 90-90v.
94	ANTT, 12º Cartório notarial de Lisboa Ofício B, Livro de Notas, Cx. 25, liv. 123, f. 77v-78.
95	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 169, f. 59.

APÊNDICES

96	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 138, liv.657, f. 73v-74.
97	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 171, f. 44.
98	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 31, liv. 171, f. 50v.
99	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 172, f. 105v.
100	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 139, liv.660, f. 40v-41.
101	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 111, liv. 679, f. 69.
102	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 184, f. 85-85v.
103	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 188, f. 56v-57.
104	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 38, liv. 205, f. 49-49v.
105	Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 84, n.º 5, cx. 84
106	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 40, liv. 218, f. 42v.
107	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B, Livro de Notas, Cx. 36, liv. 166, f. 32-33.

A tabela abaixo corresponde as fontes utilizadas para a construção da Tabela 6.5. São 72 contas de fretes postas em litígio no Juízo da Índia e Mina, que informam as taxas de fretes praticadas depois de abolidas as regulações, entre 1796 a 1807.

Tabela 2.IE - Fontes para os preços de frete

1	<u>Açúcar:</u> mç. 8, n.º 19, cx. 274; mç. 8, n.º 19, cx. 274; mç. 37, n.º 10, cx. 37; mç. 3, n.º 9, cx. 3.
2	<u>Açúcar:</u> mç. 19, n.º 8, cx. 19; mç. 3, n.º 8, cx. 3; mç. 3, n.º 9, cx. 3; mç. 55, n.º 8, cx. 55. <u>Algodão:</u> mç. 3, n.º 9, cx. 3.
3	<u>Açúcar:</u> mç. 55, n.º 11, cx. 55; mç. 53, n.º 9, cx. 53, mç. 69, n.º 6, cx. 69; mç. 4, n.º 21, cx. 270; mç. 66, n.º 1, cx. 66. <u>Algodão:</u> mç. 36, n.º 6, cx. 36; mç. 62, n.º 5, cx. 62; mç. 65, n.º 9, cx. 65
4	<u>Açúcar:</u> mç. 4, n.º 17, cx. 270; mç. 63, n.º 3, cx. 63; mç. 8, n.º 12, cx. 8; mç. 8, n.º 14, cx. 8; mç. 6, n.º 7, cx. 6; mç. 101, n.º 11, cx. 101; mç. 13, n.º 12, cx. 13; mç. 36, n.º 15, cx. 36. <u>Algodão:</u> mç. 21, n.º 11, cx. 21; mç. 8, n.º 14, cx. 8; mç. 13, n.º 12, cx. 13.
5	<u>Açúcar:</u> mç. 99, n.º 8, cx. 99; mç. 37, n.º 12, cx. 37; mç. 50, n.º 4, cx. 50; mç. 51, n.º 3, cx. 51; mç. 65, n.º 3, cx. 65. <u>Algodão:</u> mç. 109, n.º 10, cx. 109; mç. 96, n.º 10, cx. 96; mç. 2, n.º 4, cx. 287; mç. 4, n.º 18, cx. 270.
6	<u>Açúcar:</u> mç. 35, n.º 10, cx. 35; mç. 17, n.º 10, cx. 17; mç. 88, n.º 17, cx. 88; mç. 105, n.º 11, cx. 105; mç. 6, n.º 5, cx. 296. <u>Algodão:</u> mç. 107, n.º 5, cx. 107; mç. 6, n.º 2, cx. 296; mç. 3, n.º 9, cx. 293; mç. 6, n.º 2, cx. 296; mç. 92, n.º 6, cx. 92; mç. 8, n.º 9, cx. 8.
7	<u>Açúcar:</u> mç. 108, n.º 2, cx. 108. <u>Algodão:</u> mç. 102, n.º 2, cx. 102.
8	<u>Açúcar:</u> mç. 8, n.º 13, cx. 8. <u>Algodão:</u> mç. 50, n.º 3, cx. 50.
9	<u>Açúcar:</u> mç. 77, n.º 5, cx. 77. <u>Algodão:</u> mç. 8, n.º 13, cx. 298; mç. 95, n.º 8, cx. 95.
10	<u>Açúcar:</u> mç. 98, n.º 8, cx. 98. <u>Algodão:</u> mç. 8, n.º 14 cx. 298; mç. 21, n.º 8, cx. 21; mç. 80, n.º 7, cx. 80; mç. 2, n.º 4, cx. 278.
11	<u>Açúcar:</u> mç. 2, n.º 15, cx. 278; mç. 2, n.º 3, cx. 278; mç. 21, n.º 5, cx. 341. <u>Algodão:</u> mç. 36, n.º 7, cx. 36.
12	<u>Açúcar:</u> mç. 81, n.º 13, cx. 81; mç. 108, n.º 19, cx. 108. <u>Algodão:</u> mç. 32, n.º 1, cx. 32; mç. 18, n.º 8, cx. 142; mç. 4, n.º 9, cx. 294; mç. 29, n.º 8, cx. 29

O quadro abaixo, também mesclando documentos dos cartórios de Lisboa e os processos do Juízo da Índia e Mina, serviram de base para elaborar a Tabela 6.7. sobre os custos, receitas e lucros de algumas viagens que tomaram lugar entre Pernambuco e Portugal.

Tabela 3.IE - Fontes para os custos, receitas e lucros de viagens.

1	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 23, liv. 127, f. 75-75v e AHU_ACL_CU_015, Cx. 160, D. 11497
2	ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 135, liv.638, f. 40v-41 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 164, D. 11699
3	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 131, f. 99 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 162, D. 11619
4	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 105, liv. 638, f. 41v-42v e AHU_ACL_CU_015, Cx. 164, D. 11719
5	ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 24, liv. 131, f. 35-36 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 163, D. 11685
6	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 106, liv. 641, f. 69v-70 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 169, D. 11935.
7	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 106, liv. 642, f. 42v-43v e AHU_ACL_CU_015, Cx. 170, D. 11989
8	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 106, liv. 642, f. 70-71v e AHU_ACL_CU_015, Cx. 170, D. 12001
9	ANTT, 3º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 152, liv. 710, f. 51-52v e AHU_ACL_CU_015, Cx. 171, D. 12044
10	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 650, f. 14 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 178, D. 12443.
11	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 649, f. 10v-12 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 176, D. 12356
12	ANTT, 3º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 154, liv. 721, f. 51-52 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 178, D. 12477
13	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 652, f. 48-49 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 179, D. 12538.
14	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 108, liv. 656, f. 57v-58v e AHU_ACL_CU_015, Cx. 183, D. 12750.
15	ANTT, 9º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 16, liv. 79, f. 33v-34 e 38-39 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 183, D. 12750
16	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 109, liv. 664, f. 13v-14 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 188, D. 13005
17	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 669, f. 9v-10v e AHU_ACL_CU_015, Cx. 192, D. 13242
18	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 670, f. 97-98 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 194, D. 13354
19	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 111, liv. 679, f. 95 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 199, D. 13655
20	ANTT, 3º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 165, liv. 787, f. 65v-66v e AHU_ACL_CU_015, Cx. 213, D. 14493
21	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 113, liv. 688, f. 91v - 92v e AHU_ACL_CU_015, Cx. 223, D. 15109
22	ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 113, liv. 689, f. 17v-19 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 223, D. 15109

APÊNDICES

23	Feitos Findos. Juízo da Índia e Mina. mç. 107, n.º 6, cx. 107 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 231, D. 15611
24	ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 37, liv. 183, f. 57v-58v e AHU_ACL_CU_015, Cx. 256, D. 17131
25	Feitos Findos. Juízo da Índia e Mina. mç. 118, n.º 9, cx. 118 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 257, D. 17269
26	ANTT, 12º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 143, f. 27v-28v.
27	ANTT, 12º Cartório notarial de Lisboa - Ofício B - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 143, f. 64-65 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 260, D. 17438
28	ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício C - Livro de Notas, Cx. 17, liv. 84, f. 18V-19 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 267, D. 17840
29	Feitos Findos. Juízo da Índia e Mina. mç. 81, n.º 13, cx. 81 e AHU_ACL_CU_015, Cx. 266, D. 17810

I.F - Alfândega de Lisboa

Para descobrir se existia inserção dos agentes que lidavam com o transporte no mundo comercial, foram sistematizados alguns dados da Alfândega de Lisboa, mais especificamente nos registros da Mesa do Consulado.¹⁰⁴³ Mais tarde, essa informação foi muito importante para calcular o número total de mercadores de Lisboa que negociavam com Pernambuco para os anos de 1788 e 1797. Todos que remetessem mercadorias para fora de Portugal deveriam pagar nessa Mesa um imposto de 4,5% sobre o valor das fazendas. De modo que é uma documentação muito extensa, (são 247 livros de 280 a 560 páginas, que cobrem o período de 1780 a 1807; conforme a Tabela 1 abaixo) a abordagem para lidar com essa fonte foi limitada a uma modesta amostragem que envolve somente os despachos para Pernambuco e para dois anos específicos, com um intervalo de aproximadamente uma década: 1788 e 1797. Foram coletados e sistematizados os dados referentes a Pernambuco para os seguintes anos e nos seguintes livros: 1788 - liv. 67, 66, 120, 122, 123, 119 e 121 e 1797 - liv. 417, 416, 414, 149, 415 e 151.

Tabela 1.IF - Quantidade de livros dos registros de saída da Mesa do Consulado (1780-1807)¹⁰⁴⁴

Ano	Livros	Ano	Livros	Ano	Livros
1780	10	1789	9	1798	6
1781	12	1790	10	1799	8
1782	12	1791	7	1800	11
1783	11	1792	6	1801	9
1784	12	1793	5	1802	12
1785	9	1794	6	1803	11

¹⁰⁴³ No projeto de pesquisa inicial, havia-se optado pela Mesa Grande do Açúcar como fonte possível para descobrir a infiltração dos transportadores no ramo do comércio. Entretanto, essa fonte se revelou imprópria para tal objetivo. Os registros nela deixados informam os nomes dos mercadores que retiravam o açúcar da alfândega, mas, contudo, não informam a proveniência do açúcar, se de Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, etc. Os registros da Mesa do Consulado, por sua vez, se mostraram de maior utilidade, pois assinalam o destino das fazendas remetidas pelos mercadores de Lisboa para os diferentes portos do Brasil e da Europa. Eram esses mercadores que enviavam fazendas ao Brasil que, mais tarde, apareceriam na Mesa Grande do Açúcar para receberem os valores de suas fazendas transformadas em açúcar.

¹⁰⁴⁴ TRAMOCEIRO, Paulo Manuel; MACHADO, Joaquim Abílio Ferreira. *Alfândegas de Lisboa: inventário*. Lisboa: Arquivos Nacionais Torre do Tombo, 1995, p. 353-367.

APÊNDICES

1786	9	1795	6	1804	11
1787	9	1796	6	1805	10
1788	7	1797	6	1806	10
				1807	7

I.G - Junta do Comércio

A Junta do Comércio, órgão consultivo de Sua Majestade, deixou de legado, entre tantos documentos, 34 livros de “registro geral”¹⁰⁴⁵ que informam várias das deliberações tomadas pela Junta, tanto aquelas vindas de seus integrantes, quanto aquelas requisições vindas de mercadores que operavam no comércio ultramarino. Foram de particular interesse as consultas que deliberavam sobre o transporte ultramarino, nomeadamente o debate que envolveu o fim das frotas comboiadas, a regulação e desregulação dos fretes e outros detalhes operacionais que envolviam o funcionamento do transporte e do comércio de modo geral. Outras documentações mais pontuais da Junta do Comércio foram consultadas, tais como:

-Correspondência recebida das autoridades ultramarinas (Maço 10, caixa 38). Documentação muito heterogênea, onde estão misturadas várias missivas escritas pelas autoridades coloniais aos membros da Junta do Comércio em Lisboa.

-Mapa da exportação da capitania de Pernambuco para Lisboa e Porto (Livro 455). São mapas gerais de exportação de Pernambuco para os anos de 1787, 1788 e 1789.

-Relação de equipagens de Navios (Maço 4, 5, 6 e 8; caixas 15, 16, 17, 23 e 30). Que informam o número de tripulantes das embarcações que saíram do Brasil.

A última documentação é muito relevante para a reconstrução do número de tripulantes que atuavam nas rotas ultramarinas. De modo que é uma documentação muito extensa, a abordagem aqui foi de simplesmente selecionar dois anos para o levantamento de dados. Os anos escolhidos foram os de 1784 e 1790.¹⁰⁴⁶ Inseriu-se na tabela abaixo as toneladas de algumas embarcações, tornando possível auferir a relação tonelada por homem, indicador fundamental para se entender questões da economia do transporte.¹⁰⁴⁷

¹⁰⁴⁵ Os 34 livros (do livro 104 ao livro 137) cobrem o período de 1755 a 1810.

¹⁰⁴⁶ Para 1784 cf. ANTT. Junta do Comércio, mc. 5 (cx. 17). E para 1790 cf. ANTT. Junta do Comércio, mc. 6 (cx. 23). Ambos fazem parte do conjunto documental da “Relação de equipagens de Navio”.

¹⁰⁴⁷ As toneladas se encontram em FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa e o Comércio luso-brasileiro (1769 – 1836)*. Lisboa: CNPCDP, 2001.

Tabela 1.IG - Tripulação das embarcações de 1784 e 1790.

Data de saída	Tipo	Embarcação	Tonelagem	Tripulante	Tonelagem/tripulante
24/02/1784	Corveta	Águia do Douro	280	33	8,4848
24/02/1784	Navio	Olinda, S. Antônio	490	56	8,75
24/02/1784	Corveta	N. S. da Conceição, S. Rita e Almas	190	24	7,9167
26/02/1784	Navio	N. S. do Livramento e S. Antônio	415	41	10,122
09/03/1784	Galera	S. S. N. S. da Conceição	500	57	8,7719
26/03/1784	Navio	N. S. do Rosário e S. Antônio	524	51	10,275
00/04/1784	Navio	S. José e S. Boa Ventura	708	47	15,064
23/04/1784	Navio	Voador e Santo Antônio	387	41	9,439
06/04/1784	Navio	São José e Macapá	642	52	12,346
06/04/1784	Galera	Madre de Deus, S. Ana	140	27	5,1852
00/05/1784	Bergantim	Rei David	190	22	8,6364
07/05/1784	Corveta	S. José	197	32	6,1563
07/05/1784	Navio	Real Pedro	542	57	9,5088
12/05/1784	Galera	S. Rita e S. S.	197	27	7,2963
09/06/1784	Corveta	Sultana	316	41	7,7073
19/06/1784	Corveta	N. S. da Madre de Deus, Pérola do Brasil		41	
21/07/1784	Navio	N. S. do Rosário, Prazeres e Almas	570	64	8,9063
25/07/1784	Corveta	N. S. do Monte do Carmo, S. José e Almas	294	31	9,4839
03/08/1784	Navio	S. Antônio, Delfim		40	
05/08/1784	Navio	S. Antônio, Cisne	240	45	5,3333
26/08/1784	Nau	Indiana, S. Clara e N. S. da Glória	813	83	9,7952
28/08/1784	Navio	Ulises, N. S. da Conceição e S. Francisco de Paula	600	53	11,321
01/10/1784	Corveta	S. João Batista		24	
01/10/1784	Navio	S. Antônio, Tejo	345	51	6,7647
01/10/1784	Corveta	N. S. da Piedade e o S. Jesus da Boa Hora	300	30	10
07/11/1784	Navio	S. José, Macapá	541	51	10,608
08/11/1784	Galera	Madre de Deus, S. Ana		26	
30/11/1784	Galera	N. S. da Piedade e Orada	260	36	7,2222
18/12/1784	Navio	Santos Martires, Triunfo do Mar	478	45	10,622
18/12/1784	Corveta	S. S. e Todos os Santos	158	28	5,6429
18/12/1784	Sumaca	N. S. da Conceição, S. Antônio e Almas		26	
15/01/1790	Charrua	Providência, S. Antônio		47	
01/02/1790	Navio	Real Pedro	365	46	7,9348
15/02/1790	Corveta	Conceição e Almas	228	26	8,7692
19/02/1790	Bergantim	Boa Esperança	187	22	8,5
28/02/1790	Galera	N. S. das Maravilhas	125	18	6,9444
18/03/1790	Navio	N. S. da Caridade	420	36	11,667
24/03/1790	Navio	Pensamento Feliz	380	47	8,0851

APÊNDICES

26/03/1790	Navio	S. Marcos	720	63	11,429
17/04/1790	Navio	Soberano	125	26	4,8077
21/04/1790	Navio	S. José Macapá	390	44	8,8636
09/05/1790	Navio	Grão Pará	660	46	14,348
15/05/1790	Bergantim	Rei David	245	19	12,895
20/05/1790	Corveta	Boa Fortuna		29	
29/05/1790	Navio	Flor do Mar		53	
31/05/1790	Navio	S. Estevão	520	56	9,2857
31/05/1790	Corveta	N. S. do Rosário, Minerva		21	
14/06/1790	Navio	N. S. do Patrocínio	470	44	10,682
18/06/1790	Navio	N. S. do Rosário, Princesa		40	
18/06/1790	Corveta	Rainha de Nantes		29	
30/06/1790	Navio	Boa União	415	40	10,375
01/07/1790	Galera	N. S. do Livramento, S. Antônio	282	39	7,2308
30/07/1790	Navio	S. Antônio, Olinda	355	51	6,9608
31/07/1790	Navio	S. S. N. S. do Socorro, o Trovoada		58	
25/09/1790	Sumaca	Rainha dos Anjos	240	21	11,429
20/12/1790	Corveta	Conceição e Almas	200	22	9,0909

Apêndice II - Embarcações e caixas de açúcar entre 1713 a 1766

Dados de exportação anteriores a segunda metade do século XVIII são sempre lacunares. A tabela a seguir e as próximas constituem um esforço em se coligar informações dessa natureza. As obras historiográficas utilizadas foram as seguintes: ALMEIDA, Manuel Lopes de. *Notícias históricas de Portugal e Brasil*. (2 vols.). Coimbra: Coimbra Ed, 1971. PINTO, Virgílio Noya. *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1979. MORINEAU, Michel. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*. Paris: Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1985. FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836)*. Lisboa: CNCDP, 2001. Conjuntamente com a fonte “Livro de lembrança das entradas e saídas das frotas portuguesas, e de outros navios para a América e Estados da Índia” depositado no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Junta do Comércio, livro 74. Para os anos em que não informaram carga foram feitas estimativas, considerando que cada embarcação da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, carregavam em média, respectivamente, 383, 309 e 131 caixas por embarcação. Essa média foi retirada dos dados de Morineau referente a todo o período de 1715 a 1759.

Tabela 1. II – Embarcações e caixas de açúcar por diferentes fontes (1713-1766)

	Bahia							Pernambuco							Rio de Janeiro						
	Embarcações				Caixas de açúcar			Embarcações				Caixas de açúcar			Embarcações				Caixas de açúcar		
Anos	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G	A	B	C	D	E	F	G
1713	24							8							5						
1714	17						8.850	12						4.000	3					1.000	1.000
1715	frota					12.000							8.000		frota					4.000	
1716	17	17			10 a 12 mil							10 a 12 mil			20		20				
1717	28	28	28					12	12	12											

APÊNDICES

1718	28		26		26	6.000	8.000	23	23	23		4.717		5.500	13	16	16		5.365	5.890	5.365
1719					334	214									15				1.486	2.250	1.486
1720	31	28	25		7.794	8.270	7.794		16	13		6.376			11	12	12		2.909	3.200	2.290
1721	frota						12.196	frota						1.395							
1722	25	26	25			11.000		22	12				6.508			14	14				
1723															15	15	15			5.000	
1724	29	30	29			12.350	12.000	18	18	19											
1725	34	35	34			22.000		11	11	9		6.000	3.000		24	22	23			3.000	3.000
1726	49	49	49			13.000									14	14	13				
1727	24	21	21					22	16	16					15	15	15			2.000	1.800
1728		2						22	22	22			7.000	7.000	9	14	9				
1729	35	35	27			12.000	12.000	20	23	20					12	12	12				
1730	24	29	25			12.060	12.000								9	9	9			2.000	
1731								25	28	28		9.300	8.270		14	14	14			4.000	5.000
1732	25	26	25			13.100		1	18	17				6.400						6.400	
1733		2	31					21	22	21			6.000		16	16	16			3.000	
1734	38	34				14.000	14.000	17	21	17			6.000		17	16	15			1.200	1.100
1735	40	40	40			13.000	12.250								12	12	12			1.250	
1736	11	12	11			40		25	25	25			6.013								
1737		4	28			1.018									16	18	16			800	
1738	25	23	26			11.580	7.000	19	23	25			7.639	7.639							
1739		3				1.000									9	9	10	9			
1740	38	38	36	40		11.000		37	37	37	37		6.360	6.360	26	26	26	29		1.200	
1741	35	33	32	31		15.501	14.848	20		27	22		7.000		27	frota	22	19		2.000	
1742														689	16	16	16	16		1.100	
1743				2				30	30	28	26		6.190	7.000	19	19	20	20		2.000	2.000
1744	36	39	38	39		12.050	11.824														

APÊNDICES

1745	33	33	35	35	13.441	14.200	13.441	21		21	18		8.500	8.500	23	23	23	22		2.500	2.219
1746				2							25		8.000	7.478	10	10	10	10		400	297
1747	40	1	23	26		9.000	8.487	20	20	21	22		7.473	7.473		frota	23	19		2.000	1.699
1748	42	frota	42	42		19.500	19.500								17		17	18		2.816	2.816
1749				1				39	38	39	28	13.290	13.745	13.745	20	22	20	20	3.057	3.360	3.360
1750	24	25	27	30	10.222	10.500	11.978		1				1.000		17	17	17	16			
1751		1		2				33	33	34	37	10.341	11.370	11.370	14	14	14	14	1.534	2.637	2.637
1752	16	1		26		12.000		17	17	44	17	6.945									
1753	33	32	31	33	10.761	11.300	10.761				1				30	frota	31	28		3.108	4.298
1754	18	20	18	22	3.510	4.000	3.510	44	44		37	12.650	13.200	12.065	13	14	13	13	2.187	2.500	2.187
1755	20	20	19	21		6.500	5.987	18	18	11	14	5.268	6.000	5.378	28	28	28	33	835	1.000	835
1756	24	25	32	22	9.744			16	16	16	15	4.230					15	17			
1757		1		1				19	18	21	24							15		1.200	
1758	35			33	10.016	11.000	11.557	1			1				1						
1759	36	31		32				33	38	44	34	11.289			22			23			
1760				1						40	1				21						
1761				3			15.000				33		13.342			21	21	20			
1762	40		17	31		17.000	17.000				14							1			
1763	63						23.000	10			4				5						
1764						7.000				4			3.500								
1765													900				14				
1766	26					15.000	17.000	12							29		24			5.600	

Legenda: A – Embarcações em Frutuoso, et al. B- Embarcações em Almeida. C – Embarcações em Morineau. D – Embarcações em Lembranças.

E – Caixas de açúcar em Almeida. F - Caixas de açúcar em Morineau. G - Caixas de açúcar em Pinto.

De modo que nem sempre as fontes informam a quantidade de caixas, foram feitas estimativas, considerando que cada embarcação da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, carregavam em média, respectivamente, 383, 309 e 131 caixas por embarcação. Essa média foi retirada dos dados de Morineau referente a todo o período de 1715 a 1759. Os dados reunidos ficam expostos na tabela abaixo.

Tabela 2. II – Embarcações e exportações estimadas de caixas de açúcar (1713-1759)

	Bahia		Pernambuco		Rio de Janeiro	
	Embarcações	Caixas	Embarcações	Caixas	Embarcações	Caixas
1713	24	9.168	8	2.472	5	655
1714	17	8.850	12	4.000	3	1.000
1715	31	12.000	25	8.000	14	4.000
1716						
1717	28	10.696	12	3.708		
1718	26	7.000	23	5.109	15	5.540
1719	1	274			15	1.741
1720	28	7.953	15	6.376	12	2.800
1721	31	12.196	5	1.395		
1722	25	11.000	17	6.508	14	1.834
1723					15	5.000
1724	29	12.000	18	5.562		
1725	34	22.000	11	4.500	23	3.000
1726	49	13.000			14	1.834
1727	22	8.404	18	5.562	15	1.900
1728	2	764	22	7.000	11	1.441
1729	32	12.000	20	6.180	12	1.572
1730	26	12.000			9	2.000
1731			27	8.785	14	4.500
1732	25	13.100	18	6.400	27	6.400
1733	31	11.842	21	6.000	16	3.000
1734	36	14.000	19	6.000	16	1.150
1735	40	16.625			12	1.250
1736	11	40	25	6.013		
1737	16	1.018			17	800
1738	24	9.290	23	7.639		
1739	3	1.000			10	1.310
1740	38	11.000	37	6.360	27	1.200
1741	32	15.175	23	7.000	23	2.000
1742			2	689	16	1.100
1743	2	764	29	6.595	20	2.000

APÊNDICES

1744	38	11.937				
1745	34	13.694	20	8.500	23	2.360
1746	2	764	25	7.739	10	349
1747	22	8.744	21	7.473	21	1.850
1748	42	19.500			18	2.816
1749	1	382	35	13.593	21	3.259
1750	27	10.900	1	1.000	17	2.227
1751	2	764	35	11.027	14	2.269
1752	14	12.000	24	6.945		
1753	32	10.941	1	309	30	3.703
1754	20	3.673	42	12.639	14	2.291
1755	20	6.244	16	5.549	30	890
1756	25	9.744	16	4.230	16	2.096
1757	1	382	20	6.180	15	1.200
1758	34	10.858	1	309	1	131
1759	33	12.606	38	11.289	23	3.013

Organizados quinquenalmente os dados ficam como se segue.

Tabela 3. II – Exportações quinquenais de caixas de açúcar (1713-1759)

Anos	AÇÚCAR			EMBARCAÇÕES		
	Bahia	Pernambuco	Rio de Janeiro	Bahia	Pernambuco	Rio de Janeiro
1715-1719	29.970	16.817	11.281	86	60	44
1720-1724	43.149	19.841	9.634	113	55	41
1725-1729	56.168	23.242	9.747	139	71	75
1730-1734	50.942	27.185	17.050	118	85	82
1735-1739	27.973	13.652	3.360	94	48	39
1740-1744	38.876	20.644	6.300	110	91	86
1745-1749	43.084	37.305	10.634	101	140	93
1750-1754	38.278	31.920	10.490	95	103	75
1755-1759	39.834	27.557	7.330	113	91	85

Apêndice III – Número de embarcações e arrobas de açúcar exportadas (1710-1807)

As informações de exportação de açúcar nas bibliografias utilizadas até 1754 estão em caixas de açúcar. Tomou-se como constante a relação 41,7 arrobas por caixa. Como a quantidade de arroba por caixa foi aumentando durante o século, os números da tabela abaixo ficam sobre avaliados. Contudo, isso não invalida as conclusões, pois o que interessa é ver a linha evolutiva das exportações. De qualquer forma, mesmo que os dados pré 1754 estejam de fato inflacionados em nada muda o que foi escrito, na verdade, reforça os argumentos. Os principais argumentos ventilados no trabalho é que a primeira metade do século, do ponto de vista do açúcar pernambucano, apresentou sérias dificuldades para a sua cultura, e não surpreenderia que a produção fosse mais baixa ainda. Além disso, comparando a relação entre açúcar (em arrobas) por vasos, os argumentos se reforçam mais ainda. Na primeira metade do século, houve uma subutilização das embarcações (elas não carregavam tanto açúcar quanto poderiam), ao contrário da segunda metade do século, onde as taxas de utilização das embarcações foi aumentada. Para os anos em que não informaram carga foram feitas estimativas, considerando que cada embarcação da Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, carregavam em média, respectivamente, 383, 309 e 131 caixas por embarcação. Essa média foi retirada dos dados de Morineau referente a todo o período de 1715 a 1759. As arrobas informadas a partir de 1755 tem origem nos próprios documentos dos mapas de carga, por isso não foram feitas conversões. Para mais informações sobre esses dados, verificar o apêndice II e o apêndice I que explicam a documentação e o tratamento dos mapas de carga.

Tabela 1. III – Embarcações e exportações de açúcar em arrobas (1710 a 1807)

Ano	Embarcações	Arrobas	Fonte
1710	38	512.910	Antonil
1711			
1712			
1713	8	106.616	Frutuoso
1714	12	166.800	Pinto e Frutuoso
1715	25	333.600	Morineau
1716			
1717	12	159.924	Frutuoso
1718	23	229.350	Pinto e Frutuoso
1719			

APÊNDICES

1720	13	173.251	Morineau
1721	4	58.171	Pinto
1722	22	271.383	Morineau e Frutuoso
1723			
1724	19	253.213	Morineau e Frutuoso
1725	11	125.100	Morineau e Frutuoso
1726			
1727	22	293.194	Frutuoso
1728	23	291.900	Morineau, Pinto e Frutuoso
1729	22	293.194	Morineau e Frutuoso
1730			
1731	29	344.859	Morineau e Frutuoso
1732	18	266.880	Pinto e Frutuoso
1733	22	250.200	Morineau e Frutuoso
1734	18	250.000	Morineau e Frutuoso
1735			
1736	26	250.742	Morineau e Frutuoso
1737			
1738	26	318.546	Morineau, Pinto e Frutuoso
1739			
1740	38	265.512	Morineau, Frutuoso e “Lembranças”
1741	27	291.900	Morineau, Frutuoso e “Lembranças”
1742			
1743	30	258.123	Morineau, Frutuoso e “Lembranças”
1744			
1745	22	354.450	Morineau, Frutuoso e “Lembranças”
1746	29	333.600	Morineau, Frutuoso e “Lembranças”
1747	22	311.624	Morineau, Frutuoso e “Lembranças”
1748	40	533.080	Morineau
1749	29	573.166	Morineau, Frutuoso e “Lembranças”
1750			
1751	37	474.129	Morineau, Frutuoso e “Lembranças”
1752	19	253.213	Morineau e “Lembranças”
1753			
1754	41	550.440	Morineau e “Lembranças”
1755	10	190.527	Mapa de Frota
1756	15	176.391	Mapa de Frota
1757	26	247.114	Mapa de Frota
1758			
1759	37	417.083	Mapa de Frota
1760	1	8.128	
1761	35	509.907	Mapa de Frota
1762	12	378.335	Mapa Geral
1763	10	197.153	Mapa Geral

APÊNDICES

1764	38	508.031	Mapa Geral
1765	13	159.562	Mapas de Carga
1766	18	311.578	Mapas de Carga
1767	20	269.698	Mapa de Geral
1768	21	291.264	Mapa de Geral
1769	18	300.930	Mapas de Carga
1770	18	267.166	Mapas de Carga
1771	16	281.385	Mapas de Carga
1772	23	533.233	Mapas de Carga
1773	18	422.380	Mapas de Carga
1774	16	478.716	Mapas de Carga
1775	16	414.756	Mapas de Carga
1776	16	275.773	Mapas de Carga
1777	16	252.981	Mapas de Carga
1778	20	389.131	Mapas de Carga
1779	20	368.631	Mapas de Carga
1780	20	245.414	Mapas de Carga
1781	21	436.165	Mapas de Carga
1782	19	363.012	Mapas de Carga
1783	18	220.188	Mapas de Carga
1784	29	499.168	Mapas de Carga
1785	19	223.540	Mapas de Carga
1786	24	287.772	Mapas de Carga
1787	22	223.550	Mapas de Carga
1788	21	276.532	Mapas de Carga
1789	29	337.481	Mapas de Carga
1790	25	267.529	Mapas de Carga
1791	33	402.712	Mapas de Carga
1792	29	446.801	Mapas de Carga
1793	19	209.579	Mapas de Carga
1794	25	261.126	Mapas de Carga
1795	34	360.849	Mapas de Carga
1796	35	416.360	Mapas de Carga
1797	18	214.807	Mapas de Carga
1798	37	388.811	Mapas de Carga
1799	48	445.303	Mapas de Carga
1800	42	416.331	Mapas de Carga
1801	55	634.835	Mapas de Carga
1802	50	418.305	Mapas de Carga
1803	41	279.190	Mapas de Carga
1804	41	424.935	Mapas de Carga
1805	60	606.549	Mapas de Carga
1806	56	644.684	Mapas de Carga
1807	56	371.470	Mapas de Carga

Apêndice IV – Engenhos de Pernambuco em 1761

A tabela abaixo está organizada alfabeticamente pelo nome dos proprietários. Fonte: 1761, fevereiro, 15, Recife. OFÍCIO do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre o envio das relações dos engenhos existentes nas capitanias de Pernambuco e da Paraíba, bem como os que se encontram de fogo morto. Anexos: 2 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 95, D. 7501.

Engenho	Proprietário	Local
Santo Andre	Afonço de Albuquerque e Melo	Vila do Recife, Muribeca
Mulinote	Afonço José Rodrigues de Castro	Vila do Recife, Cabo
Abahai	Agostinho de Castro Grandio	Goiana, Taquará
Misericórdia	Aleixo Barbosa Passos	S. Miguel
Ramos	Aleixo Correia	S. Lourenço da Mata, Olinda
N. S. do Pilar	Ambrosio Machado da Cunha	Ipojuca
Trapixe	Antônio Casado Lima	Serinhaem
S. Cosme e Damião	Antônio Correia	Várzea, Olinda
Mundo Novo	Antônio da Costa Leitão	Itamaracá, Tejucupapo
Chango	Antônio da Costa Santos	Serinhaem
Tapera	Antônio da Silva Cardoso	S. Miguel
Bujari	Antônio de Albuquerque e Mello	Goiana, Taquará
Tapera	Antônio de Albuquerque Maranhão	Ipojuca
...dos Senhores	Antônio de Araújo Barbosa	S. Miguel
Muriupinho	Antônio de Araújo de Vasconcelos	Igarauçu
Alagoa Seca	Antônio de Souza de Azevedo	Goiana, Taquará
Una	Antônio Feijo de Mello	Una
Angelim	Antônio Ferreira de Souza	Serinhaem
Muribava	Antônio Ferreira Pinto	S. Lourenço da Mata, Olinda
Una	Antônio Francisco de Mello	N. S. da Luz, Olinda
Santana do Mato Grosso	Antônio Gomes Correia	Serinhaem
Pau Amarelo	Antônio Gomes de Mello	Alagoas do Norte
Água	Antônio Gonçalves Chavez	Igarauçu
Suassuna	Antônio José	S. Amaro de Jaboatão, Olinda
Lombi	Antônio Luis de Moura	Porto Calvo
Volta do Sipó	Antônio Mendes da Rocha	N. S. da Luz, Olinda
Grujahú	Antônio Pinto Nogueira	Alagoas do Sul
N. S. da Luz	Antônio Salgado	N. S. da Luz, Olinda

APÊNDICES

Canto Escuro	Antônio Teles	S. Miguel
Marrangana	Bento Ferreira Guimaraes	Alagoas do Sul
Grajaú de Cima	Bento Gonçalves Camelo	S. Amaro de Jaboaão, Olinda
Riberi	Bento Luis da Gama	Paraíba
Sibiry	Bento Rodrigues Bernardo	Una
Terra Nova	Brites de Araujo	Alagoas do Sul
Casa Forte	Caetano Camelo	Várzea, Olinda
Engenho novo	Capitão Afonso Albuquerque e Mello	Vila do Recife, Muribeca
Buenos Aires	Capitão Amador de Lueiros Coutinho	Porto Calvo
Bonito	Capitão Amaro Mendes Coutinho	Tracunhaém
S. João	Capitão André de Barros Rego	S. Lourenço da Mata, Olinda
Marotos	Capitão Antônio de Lima Barbalho	Tracunhaém
Engenho Novo	Capitão Antônio José de Foios	Paraíba
Anjo	Capitão Antônio Luiz da Cunha	Serinhaem
Samba	Capitão Bartolomeu Lins	Porto Calvo
Magoaípe	Capitão Claudio Brandão	Vila do Recife, Muribeca
Goitá	Capitão Cristovão de Olanda	Tracunhaém
Parrassunga	Capitão Domingos Lopes Barbosa	Tracunhaém
Traripe	Capitão Francisco Correa de Oliveira	Igarauçu
Pantorra	Capitão Gonçalo Francisco Xavier	Vila do Recife, Cabo
Rozário	Capitão João Carlos de Araújo	Tracunhaém
Buraem	Capitão João Cavalcante de Albuquerque	Vila do Recife, Cabo
Martapagipe	Capitão João Cavalcante de Albuquerque	Vila do Recife, Cabo
Inhamá	Capitão João Marques Bacalhão	Igarauçu
Engenho Novo	Capitão José Pereira	Paraíba
Aldeia	Capitão Luis da Costa Pereira	Tracunhaém
S. José	Capitão Manuel de Mello Falcão	Alagoas do Norte
Pagi	Capitão Manuel Mendes de Vasconcelos	Tracunhaém
Torre	Capitão Manuel Rodrigues Campelo	Várzea, Olinda
Pindoba	Capitão Mor Antônio Pereira	Paraíba
Gorgonema	Capitão Mor Diogo de Albuquerque	Alagoas do Sul
Barreiras	Capitão Mor Francisco de Melo	Paraíba
Espírito Santo	Capitão Mor Francisco do Rego	Paraíba
Engenho Novo	Capitão Mor Gonçalo da Rocha Vanderlei	Porto Calvo
Araripe	Capitão Mor João Carvalho da Cunha	Igarauçu
Catumba	Capitão Mor João da Rocha	S. Miguel
Utinga	Capitão Mor João Gomes Calheiros	Alagoas do Norte
Giquiá	Capitão Mor João Marcelo Falcão	S. Miguel

APÊNDICES

Tanchega	Capitão Mor José Camelo	S. Lourenço da Mata, Olinda
Boa Vista	Capitão Mor José Camelo	Goiana, Taquarará
Apepucos	Capitão Mor Pedro Velho Barreto	Várzea, Olinda
Arriba de Cima	Capitão Nuno Camelo de Sá	Vila do Recife, Cabo
Cavahu	Capitão Salvador Coelho	Igarauçu
Carahu	Capitão Salvador Dormundo	Itamaracá, Tejucupapo
Mundau	Capitão Vasco Marcelo Falcão	Alagoas do Norte
Diamante	Claudio Brandão	Goiana, Taquarará
Calhugi	Cosme Álvares de Carvalho	Goiana, Taquarará
Gongaravi	Cosme Batista Cabral	Igarauçu
S. José da Aldeia	Cristovão Ferreira de Almeida	Serinhaem
S. Rosa	D. Ana de Moura e Souza	N. S. da Luz, Olinda
Garapé	D. Brites de Mello	Vila do Recife, Muribeca
Engenho Velho	D. Josefa de Caldas	Alagoas do Sul
Jagoaribe de baixo	D. Maria Pereira de Lacerda	Igarauçu
Paraiubi	D. Mariana de Moura do Espírito Santo	Igarauçu
Sibiró de Paulo	Damião Salgado de Castro	Serinhaem
Fiuna	Diogo Soares de Albuquerque	S. Lourenço da Mata, Olinda
Moreno	Domingos Bernardo Cavalcanti	S. Amaro de Jaboação, Olinda
Lucena	Domingos da Costa Cortes	Porto Calvo
Penedinho	Domingos da Silva Costa	S. Lourenço da Mata, Olinda
Pindobal	Domingos de Abreu	Tracunhaém
Mocoto	Domingos de Abreu de Vasconcelos	S. Lourenço da Mata, Olinda
Pará	Domingos Gomes de Miranda	Ipojuca
Jurissaca	Estevão Paes Barreto	Vila do Recife, Cabo
Sergido Borges	Estevão Vicente	Goiana, Taquarará
Sergipe	Estevão Vicente	Goiana, Taquarará
S. Antônio do Mascate	Euzébeio Cavalcante Bernardo	Una
Pitimbu	Filipe Rodrigues Campello	Vila do Recife, Cabo
Boca de Cima	Francisco Antônio de Sá e Mendonça	Serinhaem
N. S. do Rozário das cazinhas	Francisco Barbosa Barros	Santo Antão, Olinda
Cachoeira	Francisco da Rocha Vanderlei	Porto Calvo
Puxi de baixo	Francisco de Abreu	Paraíba
Baquinha	Francisco de Barros Rego	Serinhaem
Rozário	Francisco de Melo e Albuquerque	Serinhaem
Bulhões	Francisco de Moura Rolim	S. Amaro de Jaboação, Olinda

APÊNDICES

N. S. da Luz	Francisco Ferreira Bernardo	S. Lourenço da Mata, Olinda
Burdem	Francisco Ferreira de Azevedo	Serinhaem
Salgadinho	Francisco Ferreira Dias	Vila do Recife, Muribeca
Engenho Novo	Francisco Gomes	Tracunhaém
Terra Vermelha	Francisco Gomes da Cunha	Tracunhaém
Cachoeira	Francisco Gomes de Brito	Goiana, Taquará
Nova Fábrica	Francisco Lopes Barros	Goiana, Taquará
Penamíduba	Francisco Paes de Mello	Vila do Recife, Muribeca
Inhobim	Francisco Pinto Correia	Paraíba
Mangaré	Francisco Xavier Albuquerque	Vila do Recife, Muribeca
Guabiraba	Francisco Xavier Barbosa	Tracunhaém
Jagaré	Gaspar Vanderlei Pimentel	Serinhaem
Barra das Laranjeiras	Gonçalo de Mello Feio	Penedo
Satuba de Cima	Herdeiros de Antônio de Araújo	Alagoas do Norte
Caite	Herdeiros de Antônio Luis	S. Miguel
Satuba de Baixo	Herdeiros de Bernardo Correia	Alagoas do Norte
Sirumbú	Herdeiros de João de Araújo Lima	S. Miguel
Giquiá	Herdeiros de Roque Antunes	Várzea, Olinda
Engenho novo	Herdeiros do Coronel Francisco de Barros Pimentel	Alagoas do Sul
N. S. do Carmo	Ignácio de Barros	S. Amaro de Jaboatão, Olinda
S. Bartolomeu	Inácio da Cunha	Vila do Recife, Muribeca
Tabatinga	Jerônimo de Barros	Goiana, Taquará
Ginipapo	Jerônimo Salgado de Castro Arouche	Serinhaem
N. S. da Conceição	João Alves Peixoto	Ipojuca
Algodoaes	João Batista de Vasconcelos	Vila do Recife, Cabo
Merce	João Bernardo de Vasconcelos	Goiana, Taquará
Camaragibe	João Cavalcanti de Melo	S. Lourenço da Mata, Olinda
Sibiró do Cavalcanti	João da Rocha Vieira	Serinhaem
Pilar	João de Araujo Lima	Alagoas do Sul
Cutunguba	João de Moura Borbas	N. S. da Luz, Olinda
Sipoal	João Dias da Silva	Goiana, Taquará
Puxi de cima	João do Rego	Paraíba
S. Gonçalo	João Gomes de Mello (rendeiro)	Tracunhaém
Engenho do Meio	João Lins de Vasconcelos	Porto Calvo
Tintuga	João Lins Vanderlei	Una
Salgado	João Lopes Salgado	Ipojuca
Pindoba de Baixo	João Martins Xavier	Ipojuca
Sergipe de Cima	João Mendes de Vasconcelos	Goiana, Taquará

APÊNDICES

Madanella	João Rodrigues Colaço	Várzea, Olinda
Camaragibe	João Rodrigues Pereira	Serinhaem
S. João	João Velho Barreto	Paraíba
Mussumbú	Jorge Cavalcanti de Albuquerque	Goiana, Taquarará
Campina	José Antônio de Barros	Alagoas do Norte
Graça Torta	José da Costa	Alagoas do Norte
Pedra	José de Barros Falcão	Goiana, Taquarará
S. José do Saco	José Francisco de Lacerda	Penedo
Trapixe	José Inácio de Arouche	Ipojuca
Mambucabas	José Luis Paes de Mello	Una
Caruama	José Martins Leitão	S. Amaro de Jaboatão, Olinda
S. João	José Paulinho Clemente	Várzea, Olinda
Brim	José Pedro dos Reis	Várzea, Olinda
Brandão	José Rodrigues Correia	Goiana, Taquarará
Garapú	José Rodrigues de Castro	Vila do Recife, Cabo
Tabatinga	Luis Figueira de Mendonça	Ipojuca
S. João das ...	Luis Nunes da Silva	Una
Covas	Luiz Carlos Teixeira	N. S. da Luz, Olinda
Palheta	Luiz de Almeida	N. S. da Luz, Olinda
Engenho Novo	Luiz Falcão	Una
Bertioga	Manuel Barbosa	Ipojuca
Souza	Manuel Cardoso de Mello	Goiana, Taquarará
Gitituba	Manuel Carvalho de Macedo	Porto Calvo
Taipu	Manuel Cavalcante e Albuquerque	Paraíba
Brejo Grande	Manuel Coelho Vieira	Penedo
Aracú	Manuel da Costa de Araujo	Una
Rio Formoso	Manuel de Almeida	Serinhaem
Cachoeira	Manuel de Araujo de Azevedo	Serinhaem
Cuechu	Manuel de Barros Franco	Serinhaem
N. S. da Estrela da Serra	Manuel dos Prazeres da Costa	Santo Antônio, Olinda
Papicurú	Manuel dos Santos Carvalho	N. S. da Luz, Olinda
Canavieira	Manuel Ferreira Barbosa	N. S. da Luz, Olinda
S. Francisco	Manuel Ferreira da Costa	Várzea, Olinda
Tigipio	Manuel Ferreira da Costa	Várzea, Olinda
Reis	Manuel Martins Granjeiro	Paraíba
Martuna	Manuel Pinto de Araújo	Goiana, Taquarará
Brejo na Ilha da Pavauna	Manuel Pinto Soares	Penedo
Cachoeira	Manuel Rodrigues Calheiros	Alagoas do Norte
Senhor Bom Jesus da Mata	Manuel Teixeira de Oliveira	N. S. da Luz, Olinda
S. José	Matias de Souza Carvalho	N. S. da Luz, Olinda
Cangahú	Matias Dias da Silva	Goiana, Taquarará

APÊNDICES

Pirapoma	Mestre de Campo João Mar. Falcão	Vila do Recife, Cabo
Una	Mestre de Campo Matias Soares "Ferreira"	Paraíba
S. Antônio do Penedo	Miguel Borges Pereira	S. Lourenço da Mata, Olinda
Engenho Novo	Miguel Ribeiro Ribas	Vila do Recife, Cabo
Engenho da Ilha	Morgado João Paes Barros	Vila do Recife, Cabo
N. Senhora	Nazaré do Porto	N. S. da Luz, Olinda
S. Francisco da Utinga	Nicolau Coelho de Albuquerque	Vila do Recife, Cabo
Santana	Nicolau Coelho de Lacerda	S. Amaro de Jaboatão, Olinda
Camaratuba	Nicolau Mendes de Vasconcelos	Paraíba
Engenho Velho	Padre Caetano Alves Correa	Vila do Recife, Cabo
Ilha da Pavauna	Padre Feliz Gonçalves	Penedo
Cucahú de cima	Padre Francisco Álvares da Costa	Serinhaem
Apuá	Padre Francisco Cavalcante de Albuquerque	N. S. da Luz, Olinda
Jacaré	Padre Francisco João da Silva Moreira	Goiana, Taquarará
Camassari	Padre Francisco José de Sá Catarina	S. Amaro de Jaboatão, Olinda
N. S. do Desterro	Padre Francisco Lopes Barros	Goiana, Taquarará
Tabocas	Padre Francisco Xavier de Vasconcelos	Paraíba
Tabocas	Padre Francisco Xavier de Viveiros	Paraíba
Mussurepé	Padre Gonçalo Pereira Ribeiro	Igarauçu
Masiapé	Padre João do Rego Barros	S. Lourenço da Mata, Olinda
Engenho Novo de Cima	Padre José Barbosa	S. Lourenço da Mata, Olinda
R.	Padre José Barbosa Silva	S. Lourenço da Mata, Olinda
Monteiro	Padre José Camelo Pessoa	Várzea, Olinda
Piranga	Padre José da Costa	Penedo
Jarsiví	Padre José Mauricio	Una
S. Antônio do Camovim	Padre Luis Correia	S. Lourenço da Mata, Olinda
Cumbe	Padre Luiz Ferreira (rendeiro)	Igarauçu
Gargaú	Padre Manuel Carvalho	Paraíba
Penderama	Padre Manuel de Mesquita e Sá	Ipojuca
Massangano	Padre Manuel de Mesquita e Sá	Ipojuca
Camaragibe	Padre Manuel Gomes	Porto Calvo
Catu	Padre Pedro Bandeira de Mello	Goiana, Taquarará
Velho	Padre Vasco da Silva	S. Amaro de Jaboatão, Olinda
Curado	Padre Vasco Vaz da Silva	Várzea, Olinda
Murcú	Padres de S. Bento	Paraíba

APÊNDICES

Tapuhá	Padres do Carmo	Paraíba
Muribequinha	Paulo Leitão Albuquerque	Vila do Recife, Muribeca
Guelebá	Paulo Soares da Cunha	Serinhaem
Pindoba de Cima	Pedro Alves Peixoto	Ipojuca
Engenho Novo	Pedro de Araujo de Azevedo	S. Lourenço da Mata, Olinda
Pintos	Pedro Ferraz de Azevedo	S. Amaro de Jaboaão, Olinda
N. S. da Conceição	Pedro Ribeiro da Silva	Santo Antão, Olinda
Jacubaú	Religiosos de S. Bento	Vila do Recife, Cabo
Boa Vista	Salvador dos Reis	Serinhaem
Pirapuá	Sargento Mor Luis Ferreira Feio	Tracunhaém
Água Fria	Sargento Mor Manuel de Barros	Serinhaem
Pão de Alho	Sargento Mor Manuel Martins da Cunha	S. Lourenço da Mata, Olinda
Catende	Simão Pereira da Silva	S. Amaro de Jaboaão, Olinda
Meio	Tenente Coronel Francisco da Silva	Paraíba
Vale Formoso	Tomás Fernandes Caldas	Porto Calvo
Goiana	Tomé Teixeira Ribeiro	Serinhaem
Alagoa de Anta	Urbano da Silva	Tracunhaém
Carsicute	Viúva Antônia de Negreiros	Tracunhaém
Buenos Aires	Viúva D. Francisca Josefa Teresa Lins	Porto Calvo
Arriba de Baixo	Viúva D. Josefa de Lacerda	Vila do Recife, Cabo
Aratangil	Viúva D. Luzia de Mendonça	Serinhaem
Lama	Viúva do Capitão Mor Aleixo Salgado	Alagoas do Sul
Furado	Viúva Mariana de Araújo	S. Miguel
Engenho Novo	Zurarte Teixeira de Azevedo	Igarau
S. Bras		Vila do Recife, Cabo
S. João Evangelista		Vila do Recife, Cabo
Bom Jesus		Vila do Recife, Cabo
Trapixe		Vila do Recife, Cabo
Guerra		Vila do Recife, Cabo
S. Estevão		Vila do Recife, Cabo
Caite		Ipojuca
Sibiró de Lima		Ipojuca
Palma		Una
Escuvial		Porto Calvo
Prazeres		Porto Calvo
Santana		Porto Calvo
Lamarão		Alagoas do Sul
Grajaú de Baixo		S. Amaro de Jaboaão, Olinda
Mussurape		S. Lourenço da Mata, Olinda

APÊNDICES

Maniope		Igaraçu
Porto Redeondo		Itamaracá, Tejucupapo
Araripe do Meio		Itamaracá, Tejucupapo
Araripe de Baixo		Itamaracá, Tejucupapo
Tapirema		Itamaracá, Tejucupapo
N. S. do Amparo		Itamaracá, Tejucupapo
S. João		Itamaracá, Tejucupapo
Macacheira		Itamaracá, Tejucupapo
Mascavanduba		Itamaracá, Tejucupapo
Magaho de Baixo		Itamaracá, Tejucupapo
Magaho de Cima		Itamaracá, Tejucupapo
		Rio Grande
		Rio Grande

Apêndice V – Engenhos da Bahia em 1754-1755

A tabela abaixo está organizada alfabeticamente pelo nome dos proprietários. Fonte: CALDAS, José Antônio. *Notícia geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*. Salvador: Tip. Beneditina, 1951, p. 429-438.

Proprietário	Produção de açúcar (caixas)		Total	Local
	Branco	Mascavado		
Albano do Prado Pimentel	1.255	1.316	2.571	Cotinguiba
Alexandre Gomes Ferrão	835	665	1.500	Matoim
Andre de Brito de Castro	3.970	2.216	6.186	Beira Mar
Andre de Brito de Castro	2.265	1.665	3.930	Beira Mar
Antônio Alves Fiuza	850	450	1.300	Matoim
Antônio Alves Silva	1.894	1.012	2.906	Beira Mar
Antônio Borges de Barros	2.056	532	2.588	Matoim
Antônio Brandão	2.620	1.121	3.741	Iguape
Antônio Correia Dantas	470	970	1.440	Garajau
Antônio da Costa Rocha	1.093	622	1.715	Sergipe De El Rei
Antônio Dutra de Almeida	110	217	327	Cotinguiba
Antônio Dutra de Almeida	351	320	671	Cotinguiba
Antônio Gonçalves da Rocha	2.087	1.440	3.527	Beira Mar
Antônio Homem de Carvalho	724	514	1.238	Santo Amaro
Antônio José de Tavora	761	416	1.177	Matoim
Antônio Manuel Sarmento	1.684	774	2.458	Beira Mar
Antônio Munis	1.143	681	1.824	Mato do Seitas
Antônio Nunes de Souza	944	454	1.398	Santo Amaro
Antônio Pereira de Simas	130	520	650	Garajau
Antônio Rodrigues Lisboa	1.508	1.011	2.519	Beira Mar
Antônio Rodrigues Lisboa	875	520	1.395	Beira Mar
Baltazar da Costa Bulcão	2.248	786	3.034	Beira Mar
Baltazar de Vasconcelos	2.708	1.149	3.857	Santo Amaro
Baltazar de Vasconcelos	2.251	728	2.979	Santo Amaro
Baltazar de Vasconcelos	545	413	958	Matoim
Bartolomeu de Argolo	1.280	830	2.110	Matoim
Bartolomeu Soares	442	321	763	Santo Amaro
Bento Ferreira Ribeiro	2.779	1.161	3.940	Mato do Seitas
Bento Ferreira Ribeiro	117	69	186	Mato do Seitas
Bernabe Cardoso	510	464	974	Matoim
Bernardo da Silveira	2.424	185	2.609	Santo Amaro
Bernardo de Souza Estrela	796	205	1.001	Santo Amaro
Bras Vieira da Rocha	1.114	385	1.499	Matoim
Caetano Lopes Vilas Boas	957	716	1.673	Beira Mar

APÊNDICES

Caetano Machado	643	151	794	Santo Amaro
Capitão Pedro Marinho	3.030	575	3.605	Santo Amaro
Catarina Borges	586	810	1.396	Cotinguiba
Clemente Luis	724	428	1.152	Beira Mar
Constantino Velho de Moura	1.335	1.102	2.437	Cotinguiba
Coronel Luis da Rocha Pita	523	706	1.229	Santo Amaro
D. Ana Maria	687	832	1.519	Santo Amaro
D. Ana Sutil	266	448	714	Beira Mar
D. Guiomar Cacilda de Jesus	955	632	1.587	Matoim
D. Guiomar Cacilda de Jesus	1.191	224	1.415	Matoim
D. Helena	781	671	1.452	Matoim
D. Izabel Soares	1.692	749	2.441	Iguape
D. Jerônimo da Silveira	1.195	1.203	2.398	Santo Amaro
D. Luiza Maria	363	376	739	Cotinguiba
D. Maria	446	201	647	Iguape
D. Maria Sofia	746	636	1.382	Santo Amaro
D. Roza Maria	2.901	560	3.461	Santo Amaro
D. Roza Maria	1.674	700	2.374	Santo Amaro
D. Teresa Nunes Teles	528	450	978	Santo Amaro
D. Úrsula Bezerra	788	746	1.534	Mato do Seitas
D.Catarina do Prado	1.804	251	2.055	Santo Amaro
Diogo Alves Campos	1.668	841	2.509	Matoim
Diogo Pereira do Lago	1.840	572	2.412	Iguape
Domingos da Costa de Almeida	2.976	1.593	4.569	Beira Mar
Domingos Dias Coelho	366	420	786	Cotinguiba
Domingos Dias Coelho	554	461	1.015	Cotinguiba
Domingos Ferreira Leite	565	312	877	Sergipe De El Rei
Domingos Garcia de Aragão	5.145	864	6.009	Iguape
Egas Carlos	139	134	273	Beira Mar
Estevão de Brito Freire	3.944	1.275	5.219	Santo Amaro
Feliciano Gomes Viana	1.482	1.090	2.572	Matoim
Francisco Afonso Barbosa	2.172	1.515	3.687	Mato do Seitas
Francisco Alves da Rocha	1.211	674	1.885	Mato do Seitas
Francisco Cabral	1.100	570	1.670	Matoim
Francisco Correia de Vasconcelos	630	490	1.120	Cotinguiba
Francisco da Rocha	1.106	741	1.847	Beira Mar
Francisco da Rocha	1.528	696	2.224	Iguape
Francisco da Silva Ribeiro	1.136	1.337	2.473	Santo Amaro
Francisco de Araújo Silva	320	820	1.140	Cotinguiba
Francisco de Goes Teles	910	1.050	1.960	Cotinguiba
Francisco Moreira de Pinho	2.234	705	2.939	Santo Amaro
Francisco Moreira de Pinho	2.549	701	3.250	Santo Amaro
Francisco Pacheco de Lima	724	904	1.628	Cotinguiba

APÊNDICES

Francisco Teles Barreto	980	785	1.765	Matoim
Gaspar Maciel	666	710	1.376	Cotinguiba
Gonçalo Cardoso Botelho	110	130	240	Cotinguiba
Gonçalo Marinho	3.889	1.030	4.919	Iguape
Gonçalo Paes de Azevedo	780	1.390	2.170	Cotinguiba
Gonçalo Pinheiro da Costa	117	715	832	Cotinguiba
Herdeiros de Francisco Teixeira	1.327	1.465	2.792	Mato do Seitas
Herdeiros de Salvador Pires	3.472	814	4.286	Santo Amaro
Inácio Barbalho	669	465	1.134	Santo Amaro
Inácio de Serqueira	838	758	1.596	Santo Amaro
Inácio de Serqueira	400	260	660	Matoim
Jerônimo de Souza de Carvalho	230	151	381	Iguape
Jerônimo Sodré	1.493	361	1.854	Iguape
João Batista de Araújo	715	554	1.269	Matoim
João Calmon	674	669	1.343	Santo Amaro
João da Rocha	1.601	1.120	2.721	Matoim
João de Águas	881	1.154	2.035	Mato do Seitas
João de Andrade de Moura	160	340	500	Cotinguiba
João Dias da Costa	2.627	629	3.256	Mato do Seitas
João Felix Machado	1.122	1.241	2.363	Santo Amaro
João Felix Machado	1.089	850	1.939	Santo Amaro
João Gonçalves Franco	356	540	896	Garajau
João Lopes Fiuza	832	866	1.698	Beira Mar
João Marinho	315	674	989	Mato do Seitas
João Paes de Azevedo	970	786	1.756	Cotinguiba
João Pereira Alvarenga	1.127	133	1.260	Santo Amaro
João Sudre Pereira	1.188	283	1.471	Mato do Seitas
João Teixeira Barbosa	1.302	980	2.282	Beira Mar
João Teles Barreto	825	1.230	2.055	Garajau
José Carlos Tavora	330	225	555	Sergipe De El Rei
José Correia da Gama	130	350	480	Garajau
José Correia de Araújo	750	870	1.620	Cotinguiba
José da Costa Bulcão	2.054	775	2.829	Matoim
José Garcia Cavalcante	3.571	527	4.098	Iguape
José Gonçalves Fiuza	1.309	597	1.906	Iguape
José Pacheco da Paz	660	806	1.466	Cotinguiba
José Pacheco da Paz	950	2.800	3.750	Sergipe De El Rei
José Pacheco de Almeida	665	370	1.035	Cotinguiba
Leandro de Oliveira	650	520	1.170	Santo Amaro
Leandro Ferreira de Mesquita	228	214	442	Sergipe De El Rei
Lourenço da Rocha Pita	794	1.152	1.946	Cotinguiba
Lourenço de Pina Cruz	335	810	1.145	Garajau
Luis Barbalho	1.203	632	1.835	Matoim

APÊNDICES

Luis Barbalho	1.521	1.120	2.641	Matoim
Luis Carneiro	1.854	819	2.673	Beira Mar
Luis da Rocha	1.954	1.275	3.229	Beira Mar
Luis da Rocha Pita	5.200	1.767	6.967	Santo Amaro
Luis Ferreira Pinto	120	260	380	Sergipe De El Rei
Luis Pacheco de Oliveira	1.160	950	2.110	Cotinguiba
Manuel da Silva Serqueira	1.238	1.031	2.269	Mato do Seitas
Manuel de Brito Lobo	254	131	385	Iguape
Manuel de Saldanha	1.970	1.965	3.935	Matoim
Manuel de Saldanha	833	776	1.609	Beira Mar
Manuel de Sande Ribeiro	1.443	1.100	2.543	Cotinguiba
Manuel de Vargas	1.196	1.278	2.474	Beira Mar
Manuel Ferreira Couto	2.731	577	3.308	Mato do Seitas
Manuel José de Vasconcelos	846	1.020	1.866	Cotinguiba
Manuel José de Vasconcelos	682	636	1.318	Cotinguiba
Manuel Lobo de Souza	3.203	1.284	4.487	Mato do Seitas
Manuel Martins Brandão	694	741	1.435	Cotinguiba
Manuel Pereira de Andrade	805	1.392	2.197	Cotinguiba
Manuel Rolemberg	625	632	1.257	Garajau
Manuel Saldanha	241	163	404	Santo Amaro
Manuel Suzarte de Andrade	1.603	1.050	2.653	Cotinguiba
Manuel Vieira Pedrosa	479	389	868	Beira Mar
Matias Vieira Lima	1.158	1.717	2.875	Beira Mar
Paulo de Argolo	1.440	640	2.080	Matoim
Pedro Dias Ciebra	1.711	1.601	3.312	Mato do Seitas
Pedro Pais Machado	1.806	576	2.382	Iguape
Phelipe Pereira do Lago	922	762	1.684	Cotinguiba
Religiosos da Companhia de Jesus	2.112	1.150	3.262	Beira Mar
Religiosos de São Antão de Lisboa	2.008	611	2.619	Santo Amaro
Religiosos de São Antão de Lisboa	780	670	1.450	Santo Amaro
Religiosos de São Bento	2.349	715	3.064	Santo Amaro
Religiosos de São Bento	1.275	531	1.806	Santo Amaro
Religiosos do Carmo	380	310	690	Matoim
Religiosos do Carmo	544	170	714	Sergipe De El Rei
Reverendo Cônego Luis Antônio Borges	1.721	1.848	3.569	Mato do Seitas
Reverendo Padre Antônio Correia	1.553	948	2.501	Matoim
Reverendo Padre Estevão da Silva Morro	671	610	1.281	Matoim
Reverendo Padre Pedro Cavalcante	683	389	1.072	Beira Mar
Rodrigo da Costa de Almeida	1.010	653	1.663	Beira Mar

APÊNDICES

Salvador de Goes	777	490	1.267	Mato do Seitas
Sebastião Borges	2.811	1.088	3.899	Santo Amaro
Sebastião Borges	1.726	367	2.093	Santo Amaro
Sebastião Gago da Camera	1.827	1.083	2.910	Mato do Seitas
Sebastião Gago da Camera	1.479	1.591	3.070	Mato do Seitas
Sebastião Parves de Brito	764	819	1.583	Iguape
Sebastião Pedroso de Goes	443	1.197	1.640	Cotinguiba
Simão Álvaro da Silva	555	290	845	Sergipe De El Rei
Simão de Afonseca Pita	4.822	1.365	6.187	Matoim
Simão de Afonseca Pita	2.588	1.995	4.583	Matoim
Simão de Afonseca Pita	720	545	1.265	Matoim
Simão de Afonseca Pita	3.633	1.357	4.990	Beira Mar
Teotônio Teixeira de Magalhães	1.790	291	2.081	Iguape

Apêndice VI – Devedores da CGPP em Pernambuco (1780)

Essa é a lista dos 1.795 devedores da companhia no seu último ano de atuação. Tanto para a lista de engenhos, como para a lista de lavradores e rendeiros do açúcar, os nomes se referem aos engenhos, e não propriamente a sua localidade. Fonte: [1780, julho, 27, Lisboa]. PROCESSO das listas dos débitos dos senhores de engenho, dos rendeiros e lavradores de açúcar, dos fabricantes de sola, dos negociantes e mercadores, e demais devedores à Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba. AHU_ACL_CU_015, Cx. 137, D. 10206.

Nomes	Setor social	Dívida	Engenho
Adão Félix de Gusmão	Rendeiros de Açúcar	884.347	Pacavira
Administradores da Companhia de Angola	Diversos	36.020	
Afonço de Albuquerque e Melo	Lavradores de Açúcar	55.642	Xangua
Afonço José de Albuquerque Maranhão	Lavradores de Açúcar	570.606	Cacau
Afonso de Albuquerque	Senhor de engenho	2.106.701	Novo da Moribeca
Agostinho Bezerra da Silva	Senhor de engenho	1.424.497	São Bartolomeu
Agostinho Correa de Mello	Senhor de engenho	628.411	Santa Ana
Agostinho da Silva Guimarães	Lavradores de Açúcar	475.860	Camaragibe
Agostinho de Souza Barbosa	Lavradores de Açúcar	156.300	Parasunga
Agostinho Esteves Martins	Diversos	24.735	
Agostinho Fernandes de Castro	Negociantes e Mercadores	3.230.314	
Agostinho José de Aguiar	Lavradores de Açúcar	67.240	Piasas
Alberto da Costa Nogueira	Lavradores de Açúcar	263.429	Garaíu
Aleixo da Costa Sisne	Diversos	173.825	
Aleixo de Araujo	Diversos	111.848	
Aleixo Félix da Costa	Senhor de engenho	537.285	Poço
Alexandre Bezerra de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	59.940	Tecima
Alexandre da Costa Monteiro e Padre Reinaldo Dias	Diversos	2.471.574	
Alexandre da Silva Martins	Negociantes e Mercadores	482.879	
Alexandre de Albuquerque Mello	Lavradores de Açúcar	17.735	Cacau
Alexandre João de Souza Barros	Negociantes e Mercadores	368.515	
Alexandre Miguel de Lima Chaves	Diversos	94.740	
Alexandre Nunes Martins	Lavradores de Açúcar	94.112	Gangasari
Alexandre Ribeiro da Silva	Lavradores de Açúcar	114.402	Boa Fica
Alexandre(a?) Correa de Castro	Senhor de engenho	1.814.537	Ramos
Amaro Bernardo da Gama	Negociantes e Mercadores	3.097.606	

APÊNDICES

Amaro Caetano Correa de Melo	Lavradores de Açúcar	200.133	São Bartolomeu
Amaro de Barros Lima	Negociantes e Mercadores	1.256.198	
Amaro José Viana	Negociantes e Mercadores	1.353.688	
Amaro Soares de (?)	Negociantes e Mercadores	3.098.171	
Ana Antônia Bandeira (Dona)	Senhor de engenho	3.421.327	Diamante
Ana de Moura e Souza (Dona)	Lavradores de Açúcar	162.041	Santa Rosa
Ana Isabel da Mendonça (Dona)	Diversos	59.962	
Ana Joaquina Antunes Bandeira (Dona)	Diversos	1.015.720	
Ana Joaquina do Espírito Santo (Dona)	Senhor de engenho	1.965.599	Capende
Ana Joséfa Tavares (Dona)	Diversos	70.000	
Ana Maria de Lima	Diversos	157.086	
Ana Maria do Sacramento (Dona)	Diversos	658	
Ana Tavares da Silva (Dona)	Senhor de engenho	123.088	Amparo
Anacleto Gomes Barbosa	Lavradores de Açúcar	265.961	Novo
Anacleto Pereira de Macedo	Diversos	6.249	
Anastacio José da Silveira	Negociantes e Mercadores	254.640	
Andrade de Paiva da Costa	Lavradores de Açúcar	4.834	Porta
André da Costa Delgado	Senhor de engenho	3.939.527	Casinhas
André de Albuquerque e Mello	Senhor de engenho	2.217.310	Santo André
André de Albuquerque Maranhão	Senhor de engenho	978.455	Cunhau
André de Barros Rego	Senhor de engenho	1.002.902	São João da Mata
André de Brito Pereira	Lavradores de Açúcar	190.130	Tirapua
André dos Santos Pontes	Diversos	3.314	
Andre Garras da Camara	Diversos	209.780	
André Martins Vieira	Negociantes e Mercadores	1.880.756	
André Soares Paes	Lavradores de Açúcar	195.280	São Francisco da Várzea
André Tavares de Miranda	Diversos	955	
Andre Vieira de Mello	Diversos	158.381	
Antônia Camuta de Araujo	Lavradores de Açúcar	78.233	Trapixe
Antônia Maria da Conceição (Dona)	Diversos	10.197	
Antônio Álvcs Cavalcante	Diversos	23.730	
Antônio Álvcs de Souza	Senhor de engenho	755.840	Macaxeira
Antônio Álvcs Esteves	Negociantes e Mercadores	8.838.635	
Antônio Álvcs Peixoto	Rendeiros de Açúcar	259.540	Tapera
Antônio Álvcs Pereira	Lavradores de Açúcar	223.518	Pindoba
Antônio Antunes dos Santos	Diversos	1.650.857	
Antônio Barbosa	Diversos	28.000	
Antônio Barbosa de Oliveira	Diversos	6.018	
Antônio Barbosa Maciel	Lavradores de Açúcar	158	Musurete
Antônio Batista Coelho	Lavradores de Açúcar	62.753	Aldeia

APÊNDICES

Antônio Bernardo de Moura (Padre)	Diversos	24.775	
Antônio Bezerra da Silva	Lavradores de Açúcar	104.890	Burunhaem
Antônio Bezerra de Mello	Lavradores de Açúcar	885.554	Pau de Alho
Antônio Bezerra Monteiro	Senhor de engenho	400.389	Santo Amaro
Antônio Borge Velhoa	Diversos	61.701	
Antônio Camilo de Aguiar	Diversos	130.740	
Antônio Caminha de Amorim	Lavradores de Açúcar	118.790	Pantorra
Antônio Cardoso de Oliveira	Lavradores de Açúcar	96.243	Amoribe
Antônio Carneiro Leão	Lavradores de Açúcar	78.172	Carmo
Antônio Carvalho Cavalcante	Lavradores de Açúcar	2.536.353	Carahu
Antônio Carvalho de Azevedo	Diversos	6.420	
Antônio Casado de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	501.914	Piadiai
Antônio Casado Lima	Lavradores de Açúcar	407.140	Cacau
Antônio Cavalcante de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	63.350	Torre
Antônio Coelho (?) (Padre)	Diversos	120.475	
Antônio Coelho Borges	Diversos	5.710	
Antônio Coelho Castanho	Lavradores de Açúcar	118.184	Matarandaba
Antônio Coelho da Silva	Negociantes e Mercadores	586.758	
Antônio Coelho de Moura	Lavradores de Açúcar	31.964	Cueiras
Antônio Coelho de Souza	Diversos	83.015	
Antônio Coelho Furtado	Senhor de engenho	139.108	Cueiras
Antônio Coelho Negramonte	Lavradores de Açúcar	140.000	Marotos
Antônio Cordeiro	Diversos	62.876	
Antônio Correa de Araujo	Lavradores de Açúcar	348.985	Marrecas
Antônio Correa Freire	Diversos	719.915	
Antônio Correia Vieira	Negociantes e Mercadores	750.438	
Antônio Crispim dos Santos	Diversos	50.000	
Antônio da Costa Albuquerque	Diversos	8.312	
Antônio da Costa Araujo	Senhor de engenho	2.458.451	Masangam
Antônio da Costa Barros	Lavradores de Açúcar	6.954	Santo Estevão
Antônio da Costa Bastos	Diversos	95.260	
Antônio da Costa Leitão do Monte	Senhor de engenho	1.519.994	Caraua
Antônio da Costa Nogueira (Padre)	Rendeiros de Açúcar	1.447.632	Petibu
Antônio da Cruz	Lavradores de Açúcar	43.340	Pintos
Antônio da Fonseca	Diversos	5.500	
Antônio da Rocha Barbosa	Lavradores de Açúcar	628.466	Escurial
Antônio da Rocha Barros	Lavradores de Açúcar	339.187	(?)
Antônio da Rocha Lins	Senhor de engenho	459.997	Camdau
Antônio da Silva e Souza	Diversos	217.917	
Antônio da Silva Ferreira	Lavradores de Açúcar	94.000	Sebiro de Cima
Antônio da Silva Freire	Diversos	455.420	
Antônio da Silva Freire	Lavradores de Açúcar	33.081	Cacau
Antônio da Silva Martins	Negociantes e Mercadores	1.172.915	

APÊNDICES

Antônio da Silva Pereira	Rendeiros de Açúcar	1.275.422	Mbaquinha
Antônio da Silva Pereira Camelo	Lavradores de Açúcar	19.900	Tanhenga
Antônio da Silva Santiago	Senhor de engenho	583.389	Casa Forte
Antônio da Silva Tavares	Diversos	627.796	
Antônio de (?) da Paz	Diversos	413.140	
Antônio de Albuquerque Moreira	Lavradores de Açúcar	954.043	Goiana
Antônio de Almeida Barreto	Diversos	443.211	
Antônio de Almeida Franco	Lavradores de Açúcar	165.733	Anjo
Antônio de Amorim de Barros	Lavradores de Açúcar	412.148	Porto Calvo
Antônio de Andrade Bezerra	Diversos	279.403	
Antônio de Araujo Vasconcelos	Senhor de engenho	74.981	Mucupinho
Antônio de Barros	Lavradores de Açúcar	393.549	Catende
Antônio de Barros Branco	Diversos	252.661	
Antônio de Barros Monteiro	Lavradores de Açúcar	47.320	Pestana
Antônio de Faria Viana	Negociantes e Mercadores	35.068.077	
Antônio de Figueiredo Gouvea	Diversos	4.194.459	
Antônio de Freitas da Costa	Lavradores de Açúcar	57.640	Jetituba
Antônio de Freitas da Trindade	Diversos	6.527.012	
Antônio de Freitas de Abreu	Lavradores de Açúcar	71.340	Taperinha
Antônio de Holanda de Cavalcante	Lavradores de Açúcar	75.497	Torre
Antônio de Holanda de Cavalcante	Lavradores de Açúcar	1.924.095	Cabo
Antônio de Jesus e Maria (Frei)	Diversos	46.980	
Antônio de Lima Barcalhão (Padre)	Diversos	8.290	
Antônio de Lima Maciel	Lavradores de Açúcar	139.018	Bom Barra
Antônio de Mello e Albuquerque	Lavradores de Açúcar	93.315	São Paulo
Antônio de Mello Falcão	Senhor de engenho	857.291	Gongasari
Antônio de Mello Munis	Lavradores de Açúcar	41.780	Trapixe
Antônio de Melo Barros	Diversos	713.493	
Antônio de Oliveira	Diversos	49.360	
Antônio de Oliveira Cardoso	Diversos	27.280	
Antônio de Oliveira Ferreira	Negociantes e Mercadores	2.306.353	
Antônio de Oliveira Leite	Diversos	40	
Antônio de Oliveira Mello	Negociantes e Mercadores	542.739	
Antônio de Souza (?)	Negociantes e Mercadores	966.338	
Antônio de Souza Barros	Senhor de engenho	165.890	Goiana
Antônio de Souza Beltrão	Senhor de engenho	86.235	São Lourenço
Antônio de Souza da Costa	Lavradores de Açúcar	241.220	Curado
Antônio de Souza Marinho	Diversos	270.301	
Antônio de Souza Rego	Lavradores de Açúcar	149.370	Maranhão
Antônio Dias Cardoso Correa	Senhor de engenho	1.449.406	Barraba
Antônio Dias da Costa	Lavradores de Açúcar	21.300	Alagoa Dantas
Antônio Dias da Rocha	Lavradores de Açúcar	1.590.767	Cangahu
Antônio do Quadros do Sacramento	Lavradores de Açúcar	105.000	Paulista

APÊNDICES

Antônio dos Santos de Araujo	Diversos	350.104	
Antônio dos Santos Ribeiro	Diversos	580.823	
Antônio Duarte Lisboa (Padre)	Senhor de engenho	4.296.469	Xamba
Antônio Duarte Pereira	Rendeiros de Açúcar	2.970.161	Rosário
Antônio Fagundes	Negociantes e Mercadores	242.750	
Antônio Feio de Mello	Lavradores de Açúcar	91.580	Mato Grosso
Antônio Ferrão Castelo Branco	Lavradores de Açúcar	297.670	Ilhetas
Antônio Ferreira Chaves	Senhor de engenho	1.519.852	Duas Bocas
Antônio Ferreira Coimbra	Diversos	58.053	
Antônio Ferreira da Costa	Diversos	62.680	
Antônio Ferreira de Carvalho	Diversos	347.750	
Antônio Ferreira de Souza	Diversos	620	
Antônio Ferreira Dias	Diversos	370.466	
Antônio Ferreira Sedrim	Negociantes e Mercadores	119.348	
Antônio Francisco (?)	Negociantes e Mercadores	744.123	
Antônio Francisco da Silva	Lavradores de Açúcar	4.550	Piabas
Antônio Francisco de Almeida	Diversos	12.364	
Antônio Francisco do Amaral	Diversos	35.136	
Antônio Francisco Duarte	Negociantes e Mercadores	121.195	
Antônio Francisco Gesteira	Diversos	1.688.591	
Antônio Francisco Lessa	Negociantes e Mercadores	948.038	
Antônio Francisco Lumachi	Senhor de engenho	978.722	Matos
Antônio Francisco Monteiro	Diversos	573.122	
Antônio Gomes Barbosa e Caetano Francisco de Azevedo (Padres)	Senhor de engenho	6.567.409	Bujuri
Antônio Gomes Batista (Padre)	Rendeiros de Açúcar	499.087	Guiar
Antônio Gomes de Oliveira	Lavradores de Açúcar	251.711	Maranhão
Antônio Gomes Pedroso	Lavradores de Açúcar	203.160	Casecule
Antônio Gomes Pereira de Sá	Diversos	91.195	
Antônio Gomes Pinheiro	Lavradores de Açúcar	120.265	Pantorra
Antônio Gomes Pinto	Lavradores de Açúcar	227.870	Perapomba
Antônio Gonçalves da Cruz Linhares (Padre)	Diversos	126.873	
Antônio Gonçalves Carneiro	Rendeiros de Açúcar	2.094.882	Pindobal
Antônio Gonçalves Carneiro Monte Razo	Lavradores de Açúcar	870.546	Poço
Antônio Gonçalves Leitão	Diversos	683.463	
Antônio Gonçalves Lima	Lavradores de Açúcar	103.210	Mogapiu
Antônio Gonçalves Pereira	Lavradores de Açúcar	154.035	Massangana
Antônio Gonzaga (Padre)	Diversos	168.679	
Antônio Gorjão (Padre)	Diversos	233.540	
Antônio Homem	Lavradores de Açúcar	12.626	Bertioga
Antônio Jaco Viçoso	Diversos	1.038.090	
Antônio João de Lira Flores	Diversos	81.041	

APÊNDICES

Antônio Joaquim Barbosa Tinoco	Diversos	22.555	
Antônio Joaquim de Carvalho	Diversos	227.976	
Antônio José Alves Lima (Padre)	Lavradores de Açúcar	10.285	Igarapu
Antônio José Bauduem	Diversos	3.911.717	
Antônio José Brandão	Diversos	2.878.103	
Antônio José Cavalcante	Lavradores de Açúcar	182.527	Canavieira
Antônio José Cavalcante	Lavradores de Açúcar	150.000	Pau de Alho
Antônio José Cavalcante Lins	Lavradores de Açúcar	455.654	Moribeque
Antônio José Coelho	Diversos	18.688	
Antônio José da Camara (Padre)	Diversos	11.944	
Antônio José da Maia Colaço	Diversos	153.881	
Antônio José da Silva	Diversos	24.427	
Antônio José da Silva	Senhor de engenho	2.868.688	Piedade
Antônio José da Silva Coelho	Diversos	278.245	
Antônio José da Silva Gusmão	Diversos	1.035.599	
Antônio José da Silva Porto	Negociantes e Mercadores	7.365.566	
Antônio José de Barros	Lavradores de Açúcar	38.307	Duas Bocas
Antônio José de Castro Salgado	Negociantes e Mercadores	142.100	
Antônio José de Cerqueira e Luis Antônio de Paiva	Diversos	423.382	
Antônio José de Faria	Diversos	768.095	
Antônio José de Gusmão	Diversos	5.404.384	
Antônio José de Mello e Albuquerque	Lavradores de Açúcar	63.090	Madalena
Antônio José de Mora Lima	Lavradores de Açúcar	171.230	Carabucu
Antônio José de Moraes	Diversos	264.293	
Antônio José de Siqueira	Negociantes e Mercadores	10.965	
Antônio José de Souza	Diversos	90.477	
Antônio José de Souza	Diversos	840.634	
Antônio José de Souza	Diversos	634.735	
Antônio José do Amarante	Lavradores de Açúcar	1.800	Cumbe
Antônio José do Couto	Senhor de engenho	10.825	Cacau
Antônio José França	Negociantes e Mercadores	2.528.246	
Antônio José Gomes	Negociantes e Mercadores	1.370.081	
Antônio José Gomes de Brito	Diversos	42.390	
Antônio José Lopes	Negociantes e Mercadores	922.849	
Antônio José Marques	Diversos	785.367	
Antônio José Nunes da Rocha	Lavradores de Açúcar	20.000	
Antônio José Paes de Azevedo	Lavradores de Açúcar	129.184	Boa Sica em Ipojuca
Antônio José Pereira da Costa	Lavradores de Açúcar	107.172	Araripe
Antônio José Pires	Diversos	780.666	
Antônio José Souto	Fabricantes de Sola e Atanados	18.445.990	Fábrica de Anil

APÊNDICES

Antônio José Souto (Capitão Mor)	Diversos	5.547.662	
Antônio José Teixeira de Mendonça	Diversos	80.000	
Antônio José Viana	Diversos	55.000	
Antônio José Vitoriano Borges da Fonseca	Senhor de engenho	6.224.883	Camaratuba
Antônio Lis da Rocha	Lavradores de Açúcar	122.030	São João
Antônio Lourenço	Negociantes e Mercadores	285.544	
Antônio Lourenço de Almeida	Diversos	800.000	
Antônio Luis da Costa	Diversos	780	
Antônio Luis da Cunha	Senhor de engenho	1.126.685	Mato Grosso
Antônio Luis da Silva	Lavradores de Açúcar	176.535	Aribe
Antônio Luis Dantas Passos	Senhor de engenho	348.720	Porteira
Antônio Luis Quaresma	Diversos	81.970	
Antônio Machado Freire	Diversos	585.936	
Antônio Manuel de Araujo Vasconcelos	Senhor de engenho	1.168.676	Terra Nova em Goiana
Antônio Manuel de Faria	Lavradores de Açúcar	147.710	Carauba
Antônio Manuel de Souza	Lavradores de Açúcar	106.958	Mambucaba
Antônio Marques	Fabricantes de Sola e Atanados	70.000	
Antônio Marques da Silva	Diversos	19.023	
Antônio Martins	Diversos	13.100	
Antônio Martins da Costa	Lavradores de Açúcar	838.839	Mussurepe
Antônio Martins Viana	Diversos	183.175	
Antônio Mauricio Vanderlei	Lavradores de Açúcar	334.375	Piadiai
Antônio Mendes da Rocha	Senhor de engenho	495.265	Sipó
Antônio Mendes da Silva	Senhor de engenho	1.808.480	Cachoeira
Antônio Menzi Tavares	Negociantes e Mercadores	931.937	
Antônio Miguel Biarte	Senhor de engenho	4.217.269	Artangil
Antônio Moraes Gomes	Negociantes e Mercadores	2.014.520	
Antônio Muniz Camelo	Diversos	28.220	
Antônio Nogueira de Souza	Lavradores de Açúcar	54.210	Muribequinha
Antônio Paes Barreto	Lavradores de Açúcar	92.060	Masangana
Antônio Paes Batista de Sá	Lavradores de Açúcar	550.943	Parapu
Antônio Paes Falcão	Diversos	60.107	
Antônio Pereira da Cruz	Senhor de engenho	88.838	Natuba
Antônio Pereira da Rocha (Adiministrador do corte do Pau Brasil nas Alagoas)	Rendeiros de Açúcar	470.241	
Antônio Pereira da Silva	Diversos	45.157	
Antônio Pereira da Silva	Lavradores de Açúcar	392.281	Mapapagipe
Antônio Pereira de Abreu	Lavradores de Açúcar	170.000	Xangua
Antônio Pereira de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	114.320	Sebiro
Antônio Pereira de Azevedo Barcelos	Negociantes e Mercadores	711.280	
Antônio Pereira de Souza	Rendeiros de Açúcar	915.835	Bom Jesus

APÊNDICES

Antônio Pereira Dutra Ferreira	Diversos	331.701	
Antônio Pereira Rego Acioli	Lavradores de Açúcar	115.004	Rosário
Antônio Pimentel de Mendonça	Negociantes e Mercadores	3.599.996	
Antônio Pinto	Diversos	44.263	
Antônio Raposo Cordeiro	Negociantes e Mercadores	1.260.255	
Antônio Ribeiro de Moura	Diversos	86.563	
Antônio Rodrigues	Diversos	588.300	
Antônio Rodrigues Borracho	Lavradores de Açúcar	81.860	Tarapua
Antônio Rodrigues da Silva Guimarães	Diversos	293.098	
Antônio Rodrigues dos Santos	Lavradores de Açúcar	104.333	Carrecas
Antônio Rodrigues Marques	Senhor de engenho	2.544.197	Macaco
Antônio Rodrigues Pinto	Diversos	2.818.953	
Antônio Simões da Costa	Lavradores de Açúcar	108.560	Lavrado
Antônio Soares Pedrosa	Negociantes e Mercadores	84.139	
Antônio Tavares da Silva Coutinho	Diversos	76.800	
Antônio Teixeira de Lemos	Lavradores de Açúcar	128.346	Araribe
Antônio Teixeira de Lima (Padre)	Diversos	1.016.381	
Antônio Teixeira Galvão	Senhor de engenho	488.393	Pererece
Antônio Teixeira de Oliveira	Lavradores de Açúcar	400.000	Boranhem
Antônio Vicente Preto	Diversos	303.367	
Antônio Vieira da Silva	Lavradores de Açúcar	3.506	Palma
Antônio Vitorino da Costa	Diversos	151.345	
Antônio Xavier da Veiga Tavares	Negociantes e Mercadores	616.763	
Apolita Teresa Salgada (Dona)	Diversos	3.390	
Augusto Rodrigues Leite	Diversos	41.159	
Baltazar Coelho Falcão	Diversos	114.311	
Baltazar Correa de Queiros	Diversos	1.077.096	
Bartolomeu Fernandes	Lavradores de Açúcar	25.480	Brejo
Bartolomeu Ribeiro	Lavradores de Açúcar	135.000	Torre
Belchior Alves Camelo da Conceição	Senhor de engenho	214.248	Alagoas
Belchior Lopes Lima (?)	Negociantes e Mercadores	11.732	
Belchior Mendes de Carvalho	Diversos	25.254	
Bento Bandeira de Mello e Antônio Borges da Fonseca	Diversos	264.000	
Bento Coelho Feras	Senhor de engenho	1.220.311	Utinga
Bento Coelho Feras	Senhor de engenho	596.241	Conceição em Porto Calvo
Bento da Costa Nogueira	Lavradores de Açúcar	1.504.885	Magoaribe
Bento da Rocha Carneiro	Diversos	200.658	
Bento Dias de Carvalho Sandim	Negociantes e Mercadores	2.051.977	
Bento Fernandes Lima	Diversos	463.178	

APÊNDICES

Bento Francisco Alves	Diversos	637.201	
Bento Francisco Torres	Diversos	101.724	
Bento Francisco Xavier de Souza (Padre)	Lavradores de Açúcar	284.370	Luz
Bento Furtado de Mendonça	Negociantes e Mercadores	768.638	
Bento Leite Cardoso	Lavradores de Açúcar	1.333.396	Tabu
Bento Luis da Gama	Senhor de engenho	46.515	Paraíba
Bento Soares Pereira	Diversos	9.909	
Bento Xavier de Almeida	Negociantes e Mercadores	500.305	
Bernardino da Costa e Mello	Lavradores de Açúcar	647.943	Diamante
Bernardino Vicente de Almeida	Diversos	937.988	
Bernardo (?) Martins	Negociantes e Mercadores	475.505	
Bernardo Barbosa de Melo	Lavradores de Açúcar	136.306	Munibeque
Bernardo da Cunha Pereira	Diversos	60.000	
Bernardo Gomes de Sá	Lavradores de Açúcar	60.010	Perapamba
Bernardo Gonçalves Lage Barroso	Lavradores de Açúcar	239.547	Guararapes
Bernardo José Coutinho	Negociantes e Mercadores	727.596	
Bernardo José dos Santos	Diversos	10.604	
Bernardo Luis Ferreira	Diversos	2.126.318	
Bernardo Pacheco de Faria (Padre)	Lavradores de Açúcar	162.200	Araripe
Bernardo Pereira de Souza	Diversos	20.850	
Bernardo Pereira Simões	Diversos	586.559	
Bernardo Raimundo de Souza	Senhor de engenho	9.545.457	São Gonçalo
Bernardo Ribeiro da Silva Pereira	Diversos	461.357	
Bernardo Vieira de Mello	Lavradores de Açúcar	108.657	Pantorra
Bras Cavalcante Pessoa	Lavradores de Açúcar	52.580	Pinapo
Bras de Almeida Botelho	Senhor de engenho	428.711	Ruina
Bras de Melo Correa	Lavradores de Açúcar	2.610	Tapirema
Bras de Viveiros	Diversos	1.002	
Bras Rodrigues Viana Queiros	Diversos	598.327	
Caetano Alves Correa de Cavalcante (Padre)	Lavradores de Açúcar	115.521	Velho do Cabo
Caetano Alves Ribeiro	Diversos	2.219.046	
Caetano da Costa Vieira	Diversos	1.710.079	
Caetano Gonçalves da Luz	Diversos	67.490	
Caetano Gonçalves da Silva	Lavradores de Açúcar	67.680	Boa Sica
Caetano José da Rocha	Lavradores de Açúcar	245.240	Jasarei
Caetano José do Couto	Diversos	2.670	
Caetano Manuel da Costa	Negociantes e Mercadores	850.255	
Carlos de Azevedo	Diversos	22.448	
Carlos de Castelo Bezerra	Diversos	7.460	
Carlos José de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	322.685	Anjo
Carlos José de Mesquita	Lavradores de Açúcar	61.463	Pantorra

APÊNDICES

Carlos José Lins de Paiva	Senhor de engenho	881.084	Trapixe
Carlos José Soares	Lavradores de Açúcar	47.499	Arariba
Carlos Leitão de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	33.438	Carauba
Carmo	Diversos	1.020.165	
Casemiro Coelho Aroche	Rendeiros de Açúcar	373.574	Pedreiras
Catarina José de Mello (Dona)	Lavradores de Açúcar	129.740	Pantorra
Cipriano da Silva Costa	Lavradores de Açúcar	155.000	Pantorra
Clara Antônia Maria (Dona)	Diversos	112.545	
Clara Pinheiro da Assunção	Diversos	27.000	
Claudio Brandão Mallu	Senhor de engenho	185.463	Goiana Grandre
Clemente Brás de Oliveira	Lavradores de Açúcar	91.981	Cacau
Clemente Gomes Cardoso	Lavradores de Açúcar	107.428	Pastana
Clemente Rodrigues (Padre)	Diversos	70.000	
Congregação do Oratório da Mão de Deus	Diversos	73.860	
Constantino Vaz Salgado	Diversos	561.041	
Contrato dos Dízimo Reais	Diversos	47.780	
Convento de Nazareth	Diversos	231.507	
Convento do Carmo de Goiana	Diversos	2.361.589	
Convento do Carmo de Olinda	Diversos	1.243.718	
Convento do Desterro em Olinda	Diversos	92.428	
Conveto do Carmo de Recife	Diversos	4.807.823	
Cosma Francisca de Jesus	Diversos	742.316	
Cosme Batista Campelo	Lavradores de Açúcar	18.000	Água Fria
Cosme Bezerra de Mello	Lavradores de Açúcar	405.104	São Cosme
Cosme Cabral de Vasconcelos	Diversos	154.156	
Cosme Coelho da Silveira	Lavradores de Açúcar	124.000	Terra Vermelha
Cosme de Sá Leitão e seu filho Cosme José de Vasconcelos	Senhor de engenho	1.601.580	Peruibe
Cosme Dionisio de Barros Pimentel	Senhor de engenho	932.534	Morro
Cosme José Bezerra	Lavradores de Açúcar	181.664	Perdegulho
Cosme José de Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	9.180	Pangarasu
Cosme Leitão Armoso	Diversos	143.545	
Cosme Pereira Barbosa	Senhor de engenho	334.556	(?)
Cosme Teixeira Porto	Diversos	13.479	
Convento do Carmo da Paraíba	Diversos	1.692.539	
Crispim Barbosa de Amorim	Rendeiros de Açúcar	517.811	Teberi
Cristovão de Barros Pimentel	Senhor de engenho	697.041	Escurial
Cristovão de Farias Matos	Lavradores de Açúcar	143.465	Conceição
Cristovão de Holanda Cavalcante	Senhor de engenho	1.154.871	Goila
Cristovão de Mello Albuquerque	Lavradores de Açúcar	211.068	Aribe
Cristovão Dinis	Rendeiros de Açúcar	91.380	Mucuto
Cristovão Vieira de Mello	Lavradores de Açúcar	65.925	Maniope
Custódio Barata Maldonado	Diversos	141.210	
Custodio Vieira Machado Aranha	Negociantes e Mercadores	1.847.328	

APÊNDICES

Diogo da Costa Carneiro	Lavradores de Açúcar	146.158	Carauma
Diogo da Rocha Pereira	Lavradores de Açúcar	172.694	Guerra
Diogo Soares de Albuquerque	Senhor de engenho	1.672.879	Ruina
Diogo Soares de Albuquerque Júnior	Senhor de engenho	477.590	Cuntugal
Diogo Soares de Freitas	Lavradores de Açúcar	22.910	Ilha
Dionisio de Souza Bandeira (Padre)	Diversos	400.000	
Domingos Afonso Silva	Negociantes e Mercadores	109.664	
Domingos Afonso Torres	Negociantes e Mercadores	1.281.189	
Domingos Alves Freitas	Lavradores de Açúcar	458.120	Matapagipe
Domingos Antônio da Costa	Fabricantes de Sola e Atanados	3.234.140	
Domingos Antônio Gaio	Diversos	28.176	
Domingos Bezerra Cavalcante	Senhor de engenho	2.281.708	Morena
Domingos Bezerra Cavalcante	Lavradores de Açúcar	156.516	Matapagipe
Domingos da Costa Monteiro	Negociantes e Mercadores	4.332.092	
Domingos da Costa Monteiro	Diversos	2.169.360	
Domingos da Costa Silva	Lavradores de Açúcar	60.561	Sibiro
Domingos da Cunha Ferreira	Diversos	138.775	
Domingos da Mota Nunes (falecido)	Diversos	10.522.321	
Domingos da Silva Ribeiro	Diversos	621.137	
Domingos de Abreu Vasconcelos Junior	Senhor de engenho	686.520	Alagoa Grande
Domingos de Albuquerque Montenegro	Lavradores de Açúcar	351.997	Bento José da Luz
Domingos de Araujo Lima	Senhor de engenho	807.941	Trapixe
Domingos de Melo Monteiro Negro	Diversos	593.539	
Domingos Dias Moreira	Lavradores de Açúcar	2.317.854	Sabu
Domingos Dias Moreira (Padre)	Lavradores de Açúcar	287.162	Terra Vermelha
Domingos dos Santos	Diversos	125.520	
Domingos dos Santos Valadares	Negociantes e Mercadores	1.040.580	
Domingos Fernandes Carneiro	Diversos	474.702	
Domingos Francisco de Azevedo (Padre)	Diversos	67.250	
Domingos Francisco José de Sales	Senhor de engenho	3.812.816	Sibiro de São Paulo
Domingos Franco do O	Lavradores de Açúcar	53.913	Val de Termoso
Domingos Gonçalves	Diversos	54.641	
Domingos Gonçalves Frances	Lavradores de Açúcar	254.560	Camasari
Domingos João Campos	Senhor de engenho	82.784	Jundiaí
Domingos João Luis da Serra	Diversos	240.000	
Domingos José Barbosa	Diversos	337.330	
Domingos José Vitorino de Andrade	Diversos	45.000	
Domingos Manuel de Araujo Cavalcante	Senhor de engenho	2.488.915	Pedras
Domingos Martins do Rosário	Senhor de engenho	2.613.987	Piabas
Domingos Martins Preto	Lavradores de Açúcar	205.160	Gunco

APÊNDICES

Domingos Mendes Ribeiro (Padre)	Lavradores de Açúcar	558.192	Santa Rosa
Domingos Onofre de Brito	Lavradores de Açúcar	188.649	Bom Barra
Domingos Pereira de Mello (Padre)	Diversos	22.075	
Domingos Pereira dos Santos	Diversos	3.765	
Domingos Pires Ferreira	Diversos	708.645	
Domingos Ramos de Vasconcelos	Senhor de engenho	20.692	Regalado
Domingos Rodrigues da Silva	Lavradores de Açúcar	11.166	Cacau
Domingos Rodrigues dos Santos	Diversos	1.315.920	
Domingos Rodrigues Marques	Lavradores de Açúcar	99.835	(?)
Domingos Rodrigues Ventura	Diversos	22.400	
Duarte de Oliveira Couto	Negociantes e Mercadores	13.721	
Elias Caetano Paes	Negociantes e Mercadores	394.591	
Elias de Matos Lima	Diversos	43.921	
Estevam Machado de Abreu	Negociantes e Mercadores	1.287.333	
Estevão Álves Correa	Diversos	79.666	
Estevão Araujo Vilarina	Diversos	184.000	
Estevão Carneiro da Costa	Lavradores de Açúcar	765.160	Araripe
Estevão de Persiunco da Persiuncula	Diversos	12.429	
Estevão Gonçalves de Castro	Senhor de engenho	17.010	Mulilote
Estevão José	Lavradores de Açúcar	64.681	Otinga
Estevão José Paes Barreto	Senhor de engenho	11.325.901	Juricara
Estevão Miguel Paes Barreto	Lavradores de Açúcar	388.690	Massangana
Estevão Paes Barreto e Albuquerque Esteva	Senhor de engenho	2.339.438	
Estevão Paes Barreto e Mello	Senhor de engenho	1.377.742	Bom Barda
Estevão Rodrigues Duro	Lavradores de Açúcar	211.830	Buganti
Estevão Velho de Mello	Diversos	412.456	
Eugênia de São Mateus	Diversos	89.996	
Eugenio de Paiva	Diversos	14.340	
Euzébio Álves da Costa	Diversos	182.789	
Fábrica de Atanados	Fabricantes de Sola e Atanados	2.049.497	
Faustino José Garcia de Carvalho	Diversos	247.680	
Fazenda Real	Diversos	1.075.833	
Feliciano Barbosa Carneiro (Dona)	Lavradores de Açúcar	273.200	Cacicute
Feliciano Batista de Aguiar	Diversos	731.310	
Feliciano de Almeida Vilanova	Diversos	456.010	
Feliciano de Torres Ribeiro	Diversos	65.000	
Feliciano Pereira de Lima	Lavradores de Açúcar	9.600	Combe
Felipe Angelo Ribeiro	Diversos	123.822	
Felipe Barbosa Pereira	Diversos	441.038	
Felipe Bezerra Cavalcante	Lavradores de Açúcar	400.230	Santa Rosa
Felipe das Neves Silva	Diversos	450.672	
Felipe de Castro Falcão	Lavradores de Açúcar	2.857.657	Marota

APÊNDICES

Felipe de Lima Raimundo	Diversos	463.382	
Felipe Gomes de Leiro	Diversos	1.698.228	
Felipe José de Mira	Diversos	487.171	
Felipe Neri Marinho	Diversos	2.470.574	
Felipe Nunes do Rosário	Diversos	24.942	
Felipe Paes Barreto	Rendeiros de Açúcar	185.289	Algodoaes
Felipe Ribeiro Ribas	Lavradores de Açúcar	250.985	Boa Cana
Felipe Rodrigues Campelo	Senhor de engenho	543.122	Da Torre (?)
Félix Alves da Piedade	Lavradores de Açúcar	2.584.017	Ilha
Félix da Fonseca Galvão	Diversos	97.424	
Félix de Paiva Barreto e João Mariano Vanderlei	Senhor de engenho	630.665	Fazenda
Felix de Souza Pontes	Negociantes e Mercadores	2.230.996	
Félix Furtado de Mendonça	Diversos	28.792	
Félix José Mauricio Vanderlei	Lavradores de Açúcar	88.680	Maragi
Félix José Pimentel	Lavradores de Açúcar	442.490	Covas
Félix José Tavares Lima	Senhor de engenho	1.473.671	Brejo
Félix Lucas Rodrigues Chaves	Diversos	40.550	
Félix Rodrigues dos Santos	Lavradores de Açúcar	321.376	
Fernandes Rodrigues da Costa	Lavradores de Açúcar	196.025	Guerra
Fernando Cabral de Gavarra	Diversos	97.940	
Fernando José Marques Bacalhau	Lavradores de Açúcar	163.860	Carauba
Flávio Rodrigues Campelo	Senhor de engenho	1.730.815	Goitá
Francisco Afonso de Verçosa	Lavradores de Açúcar	83.260	Arasu
Francisco Alves Barbosa (Padre)	Diversos	120.361	
Francisco Alves da Silva (?)	Diversos	880.943	
Francisco Alves de Sá	Lavradores de Açúcar	154.839	Marrecas
Francisco Alves Guerra	Lavradores de Açúcar	17.180	Novo Alagoa Danta
Francisco Alves Magalhães	Lavradores de Açúcar	49.134	Xangua
Francisco Alves Pinto	Lavradores de Açúcar	11.340	Moguaipe
Francisco Alves Xavier	Diversos	7.803	
Francisco Alves Xavier (Padre)	Lavradores de Açúcar	6.395	Guerra
Francisco Antônio de Aguiar	Fabricantes de Sola e Atanados	3.027	
Francisco Antônio de Almeida	Diversos	430.000	
Francisco Antônio de Souza	Senhor de engenho	6.809.426	Bom Jesus da Mata
Francisco Antônio Pinto	Negociantes e Mercadores	640.838	
Francisco Antunes da Silva	Diversos	660.712	
Francisco Antunes Fernandes Braga	Diversos	787.516	
Francisco Antunes Ferreira	Lavradores de Açúcar	171.620	Inhama
Francisco Antunes Tavares	Diversos	239.811	
Francisco Batista de Carvalho e Félix Ferreira de Mendonça	Diversos	50.608	
Francisco Bernardo da Costa Pereira	Lavradores de Açúcar	137.490	Garapu
Francisco Borges da Silva	Senhor de engenho	7.228	Serpe

APÊNDICES

Francisco Bringel de Andrade e Padre Antônio Bezerra de Castro	Diversos	354.550	
Francisco Cadenha de Mello	Lavradores de Açúcar	165.720	Sipoal
Francisco Caetano Paes de Mendonça	Negociantes e Mercadores	1.452.888	
Francisco Camelo Cavalcante	Senhor de engenho	579.302	Monteiro
Francisco Camelo Pessoa	Senhor de engenho	388.047	Fragoso
Francisco Camelo Pessoa	Rendeiros de Açúcar	841.898	Boa Vista
Francisco Carvalho (ou Carneiro) de Sampaio	Diversos	15.616.677	
Francisco Carvalho de Lima	Lavradores de Açúcar	468.835	Suasuna
Francisco Casado de Oliveira	Senhor de engenho	1.801.024	Jundiá
Francisco Casado Lima	Senhor de engenho	392.474	Cacau
Francisco Coceiro de Souza Júnior	Lavradores de Açúcar	183.884	Taraprehe
Francisco Coelho da Silveira	Lavradores de Açúcar	133.520	Tarapua
Francisco Coelho de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	342.405	Masaramduba
Francisco Coelho de Aroucha	Senhor de engenho	340.700	São Bernardo
Francisco Coelho Mesquita	Lavradores de Açúcar	141.853	(?)
Francisco Cordeiro Rego	Diversos	309.000	
Francisco Correia dos Santos	Negociantes e Mercadores	756	
Francisco da Costa Moreira	Diversos	52.000	
Francisco da Costa Nogueira	Lavradores de Açúcar	419.010	Perabompa
Francisco da Fonseca Rego	Lavradores de Açúcar	20.311	Maranhão
Francisco da Rocha	Negociantes e Mercadores	567.841	
Francisco da Rocha (?)	Lavradores de Açúcar	336.477	Sibero
Francisco da Rocha Vanderlei	Lavradores de Açúcar	322.455	Maragu
Francisco da Silva	Diversos	55.000	
Francisco da Silva Moraes	Diversos	489.723	
Francisco da Silva Santiago	Diversos	325.020	
Francisco da Silva Teixeira Mendonça	Diversos	757.294	
Francisco da Soledade	Lavradores de Açúcar	120.700	Marolos
Francisco da Surreição Araujo	Diversos	265.461	
Francisco de Albuquerque Maranhão	Senhor de engenho	121.356	Diamante
Francisco de Almeida Medeiros	Negociantes e Mercadores	891.692	
Francisco de Amorim Lima	Lavradores de Açúcar	123.682	Garadu
Francisco de Andrade Lima	Lavradores de Açúcar	166.090	Prado
Francisco de Araujo Lopes	Negociantes e Mercadores	2.927.786	
Francisco de Arruda da Camara	Diversos	3.069.105	
Francisco de Barros Acioli e João Carlos Leite	Senhor de engenho	734.676	Várzea
Francisco de Barros da Fonseca	Lavradores de Açúcar	322.495	Camacueira
Francisco de Barros Pimentel	Lavradores de Açúcar	122.638	Maranhão
Francisco de Barros Rego e Araujo	Senhor de engenho	1.285.212	Terra
Francisco de Brito Lira (Padre)	Lavradores de Açúcar	149.610	(?)

APÊNDICES

Francisco de Gois	Lavradores de Açúcar	28.845	Pindoba
Francisco de Lima e Souza	Lavradores de Açúcar	39.840	Meio
Francisco de Mello Albuquerque	Senhor de engenho	638.316	Papera
Francisco de Miranda Coelho	Lavradores de Açúcar	419.436	Piripama
Francisco de Oliveira	Negociantes e Mercadores	5.384.798	
Francisco de Oliveira Novais	Diversos	462.375	
Francisco de Oliveira Queiros (Padre)	Diversos	64.000	
Francisco de Paula Monteiro da Cunha	Lavradores de Açúcar	648.388	Santa Ana
Francisco de Sá Cavalcante	Lavradores de Açúcar	105.810	Bate
Francisco de Sá Luna	Lavradores de Açúcar	78.142	Novo
Francisco de Sales da Silva (Padre)	Diversos	17.820	
Francisco de Souza Ferreira	Diversos	250.007	
Francisco de Souza Leão	Lavradores de Açúcar	105.800	Volta do Sipó
Francisco de Souza Marcelino	Diversos	32.623	
Francisco de Souza Viveiros	Negociantes e Mercadores	10.066.863	
Francisco do Rego	Diversos	60.000	
Francisco do Rego Barros	Diversos	939.888	
Francisco do Rego Barros	Rendeiros de Açúcar	1.794.061	Guerra
Francisco do Rego Barros	Lavradores de Açúcar	200.002	Guerra
Francisco do Rego Barros Cavalcante	Lavradores de Açúcar	254.777	Maranhão
Francisco do Rego e Mello	Lavradores de Açúcar	107.661	Duas Bocas
Francisco do Vale	Senhor de engenho	4.066.096	Araripe de Baixo
Francisco dos Santos	Senhor de engenho	491.899	Ponte Grande
Francisco dos Santos Valadares	Diversos	1.734	
Francisco dos Santos Xavier	Diversos	1.106	
Francisco e José Rodrigues Lima	Diversos	218.008	
Francisco Esteves da Costa	Lavradores de Açúcar	71.651	Salgado
Francisco Falcão Enserrabodes	Senhor de engenho	1.647.192	Santa Ana
Francisco Fernandes de Azevedo	Negociantes e Mercadores	303.619	
Francisco Ferrão Castelo Branco	Lavradores de Açúcar	157.916	Penda Rama
Francisco Ferreira da Costa	Senhor de engenho	1.010.788	Brunhaem
Francisco Ferreira de Sampaio	Diversos	441.262	
Francisco Ferreira Dias	Senhor de engenho	533.756	Salgadinho
Francisco Ferreira Pavão	Diversos	942.179	
Francisco Fidelix Xavier de Paula	Diversos	69.079	
Francisco Freire de Andrade	Diversos	5.524	
Francisco Garcia Bollo da Silva	Rendeiros de Açúcar	57.059	Bem Jesus
Francisco Gomes de Araujo	Senhor de engenho	1.367.332	Aguiar
Francisco Gomes Ferreira (Padre)	Diversos	283.145	
Francisco Gomes Lima	Lavradores de Açúcar	114.701	Pindobal
Francisco Gomes Pereira	Lavradores de Açúcar	200.000	(?)
Francisco Gomes Pereira da Luz	Senhor de engenho	636.858	Pugi

APÊNDICES

Francisco Gonçalves Lage	Diversos	311.443	
Francisco Inácio de Albuquerque	Senhor de engenho	1.471.991	Lamerão
Francisco Inácio do Rego Barros	Lavradores de Açúcar	166.247	Maranhão
Francisco Jacinto Alves	Negociantes e Mercadores	750.035	
Francisco José Barbosa Pereira	Diversos	19.910	
Francisco José da Costa	Diversos	47.930	
Francisco José da Costa	Diversos	551.603	
Francisco José da Fonseca	Diversos	306.260	
Francisco José de Brito	Lavradores de Açúcar	454.220	Musugu
Francisco José de Castro	Negociantes e Mercadores	127.636	
Francisco José de Moraes	Negociantes e Mercadores	397.188	
Francisco José de Paiva	Diversos	11.821	
Francisco José de Paula	Negociantes e Mercadores	3.209.307	
Francisco José Marques Bacalhau	Diversos	211.690	
Francisco José Nunes	Diversos	37.541	
Francisco José Rodrigues Calado	Negociantes e Mercadores	391.092	
Francisco Lemos Duas	Diversos	792.778	
Francisco Lopes Barros Júnior	Lavradores de Açúcar	377.345	Oroai
Francisco Lopes da Cunha	Negociantes e Mercadores	696.477	
Francisco Lopes da Fonseca Galvão	Diversos	341.708	
Francisco Lopes Porto	Diversos	14.283	
Francisco Lopes Sueiro	Lavradores de Açúcar	45.396	Santo Estevão
Francisco Luis Bastos	Diversos	60.069	
Francisco Machado de Oliveira Barros	Diversos	2.882.334	
Francisco Manuel de Souza	Negociantes e Mercadores	1.317.600	
Francisco Manuel Maciel (Padre)	Lavradores de Açúcar	480.548	Água
Francisco Martins Marques	Senhor de engenho	1.144.058	Santo Antônio
Francisco Mendes Xavier	Diversos	99.692	
Francisco Monteiro da Silva	Senhor de engenho	784.555	Mundo Novo
Francisco Nobre de Almeida	Diversos	1.398.066	
Francisco Nunes da Silva	Senhor de engenho	1.877.676	Saco
Francisco Nunes de Andrade	Lavradores de Açúcar	287.290	Gracia
Francisco Pacheco	Lavradores de Açúcar	24.565	Burunhaem
Francisco Paes Barreto	Lavradores de Açúcar	10.377	Pitibu
Francisco Paes Barreto (Padre)	Rendeiros de Açúcar	64.235	Tintuba
Francisco Pereira de Negreiros	Diversos	309.142	
Francisco Pereira Paes Barreto	Lavradores de Açúcar	141.134	Bom Barra
Francisco Pereira Pinto	Lavradores de Açúcar	332.000	Aldeia
Francisco Pinheiro Guimarães	Diversos	6.802.427	
Francisco Pinto de Lima	Diversos	447.280	
Francisco Pinto Pereira	Diversos	200.000	

APÊNDICES

Francisco Pinto Pessoa	Senhor de engenho	718.886	Inhobim
Francisco Resende de Carvalho	Diversos	516.535	
Francisco Ribeiro de Andrade	Lavradores de Açúcar	251.910	Bruanhi
Francisco Ribeiro Maio	Negociantes e Mercadores	2.303.738	
Francisco Rodrigues da Cunha	Senhor de engenho	398.967	Calabou
Francisco Rodrigues Lima (Padre)	Senhor de engenho	589.228	Cova da Onça
Francisco Rodrigues Santiago	Diversos	160.000	
Francisco Rodrigues Seixas	Diversos	318.447	
Francisco Rodrigues Ventura	Senhor de engenho	587.856	Taposoca
Francisco Soares Lima	Lavradores de Açúcar	74.800	Maguaripe
Francisco Soares Quintão	Negociantes e Mercadores	546.645	
Francisco Tavares Benevides	Negociantes e Mercadores	547.412	
Francisco Vaz da Silva	Senhor de engenho	495.060	Comba de Cima
Francisco Vaz da Silva Gusmão	Diversos	300.000	
Francisco Veloso da Silveira	Diversos	71.638	
Francisco Xavier Cavalcante	Senhor de engenho	70.333	Suasuna
Francisco Xavier da Costa	Lavradores de Açúcar	121.310	Muribeca
Francisco Xavier da Costa Gadeilha (Padre)	Diversos	193.200	
Francisco Xavier da Silva	Lavradores de Açúcar	468.960	Pirapame
Francisco Xavier da Silva	Lavradores de Açúcar	141.639	Piedade
Francisco Xavier da Silva e Castro	Diversos	565.481	
Francisco Xavier das Chagas	Negociantes e Mercadores	224.385	
Francisco Xavier de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	520.308	Mairagi
Francisco Xavier de Almeida	Negociantes e Mercadores	1.590.698	
Francisco Xavier de Carvalho	Diversos	246.181	
Francisco Xavier de Carvalho	Diversos	2.436.330	
Francisco Xavier de Oliveira	Lavradores de Açúcar	109.998	Mazagão
Francisco Xavier de Vasconcelos (Padre)	Senhor de engenho	311.042	Gongasares
Francisco Xavier dos Prazeres	Diversos	14.960	
Francisco Xavier dos Reis	Lavradores de Açúcar	1.530.705	Val de Termoso
Francisco Xavier Feio (Frei)	Diversos	41.108	
Francisco Xavier Ferreira (Padre)	Lavradores de Açúcar	102.509	Mulilote
Francisco Xavier Mendes de Sá	Lavradores de Açúcar	583.949	São João do Cabo
Francisco Xavier Paes de Mello	Senhor de engenho	6.599.982	Penandaba
Frutuoso Afonso Portugal	Lavradores de Açúcar	451.308	Santo Antônio dos Prazeres
Frutuoso Correa	Diversos	89.992	
Gabriel Alves Lima	Negociantes e Mercadores	5.035.075	
Gaspar de Souza (?)	Diversos	32.580	
Gaspar Mauricio Vanderlei	Rendeiros de Açúcar	423.129	Varzea Grande
Geraldo do Templo Souza	Lavradores de Açúcar	54.563	Guriguia

APÊNDICES

Geraldo Saraíva de Moura	Diversos	211.128	
Gertrudes da Estrela	Diversos	14.046	
Gonçalo (?) da Silva	Lavradores de Açúcar	380.997	Marrecas
Gonçalo da Rocha Vanderlei	Rendeiros de Açúcar	376.924	Cacau
Gonçalo da Silva de Carvalho	Lavradores de Açúcar	156.437	Moratos
Gonçalo da Silva Geraldo	Lavradores de Açúcar	11.817	Pantorra
Gonçalo Francisco Xavier Cavalcante	Senhor de engenho	235.432	Pantora
Gonçalo José Cavalcante	Lavradores de Açúcar	329.576	Paratibe
Gonçalo José de Almeida Lins	Lavradores de Açúcar	132.090	Paulista
Gonçalo Leitão de Moura Arnoso	Lavradores de Açúcar	10.557	Piedade
Gonçalo Lins do Vabo	Senhor de engenho	83.131	Peniche
Gonçalo Lopes de Araujo	Lavradores de Açúcar	128.000	Tapirema
Gonçalo Marques Ribeiro	Lavradores de Açúcar	81.655	Musube
Gonçalo Moreira Ferras	Lavradores de Açúcar	100.716	Samba
Gonçalo Velho Mendes	Lavradores de Açúcar	8.468	Santo Antônio
Gregório da Cunha Marques	Diversos	42.595	
Gregório de Oliveira Costa	Diversos	204.588	
Gregório Fernandes de Oliveira	Negociantes e Mercadores	4.119.500	
Gregório José da Silva Coutinho	Negociantes e Mercadores	5.597.070	
Gregório José de Ciqueira	Diversos	98.842	
Gregório Luis Paes Varela	Lavradores de Açúcar	284.890	Una
Gregório Pereira Caldas (Padre)	Rendeiros de Açúcar	1.515.816	Catendes
Henrique da Silva Ponte	Diversos	1.294.078	
Henrique José do Couto	Negociantes e Mercadores	227.333	
Henrique Pereira de Moraes	Senhor de engenho	3.623.786	Sipoal
Henriques Martins	Diversos	6.927.818	
Herdeiros de José Vaz Salgado	Diversos	229.649	
Hilário Soares	Diversos	20.839	
Ilário José Pacheco	Lavradores de Açúcar	323.600	São João de Itamaracá
Inaciana Maria da Conceição	Diversos	105.283	
Inácio (?) Bezerra da Silva	Diversos	61.754	
Inácio Barbosa	Diversos	1.081.077	
Inácio Bernardino de Barros	Lavradores de Açúcar	240.000	Macuie
Inácio Carneiro de Sampaio	Negociantes e Mercadores	2.312.397	
Inácio Correa de Mello	Lavradores de Açúcar	437.974	São Cosme
Inácio Crispim de Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	56.270	Burunhaem
Inácio Custódio Bezerra	Diversos	113.587	
Inácio da Cunha Veloso	Diversos	25.540	
Inácio da Silveira	Negociantes e Mercadores	118.053	
Inácio de Araujo Gudim	Diversos	65.000	
Inácio de Barros	Senhor de engenho	6.384.085	Macuge

APÊNDICES

Inácio de Brito	Diversos	742.897	
Inácio de Faria Andrade	Negociantes e Mercadores	1.675.710	
Inácio de Gouvea e Souza	Fabricantes de Sola e Atanados	74.873	
Inácio de Oliveira Santos	Diversos	246.170	
Inácio Dias Ferreira (Padre)	Diversos	491.928	
Inácio Duarte Lisboa	Lavradores de Açúcar	26.964	Sambam
Inácio Ferreira Serrão	Diversos	10.580	
Inácio Francisco dos Santos (Padre)	Diversos	66.548	
Inácio Gomes Bonavides	Diversos	394.852	
Inácio Joaquim da Costa	Diversos	743.363	
Inácio José da Silva Guimarães	Diversos	1.080.417	
Inácio José de Barros	Lavradores de Açúcar	761.490	Gasaru
Inácio José Figueira de Mello	Negociantes e Mercadores	6.000	
Inácio José Salgado Aciole	Lavradores de Açúcar	192.773	Sebirro
Inácio Manuel de Paiva	Senhor de engenho	813.826	Buranhaem
Inácio Pacheco da Silva	Diversos	30.834	
Inácio Pacheco do Rego	Lavradores de Açúcar	137.391	Arariba
Inácio Pereira Cardoso	Negociantes e Mercadores	3.982.486	
Inácio Pereira Grangeiro	Lavradores de Açúcar	111.188	(?)
Inácio Ribeiro de Mello	Diversos	42.292	
Inácio Rodrigues Ferreira	Diversos	17.069	
Inácio Xavier (Padre)	Diversos	69.901	
Inácio Xavier da Costa (Padre)	Lavradores de Açúcar	892.830	Sacramento
Irmandade das Almas de Santo Amaro	Diversos	38.330	
Irmandade de São Pedro do Recife	Diversos	426.089	
Irmandade do Livramento do Recife	Diversos	99.701	
Irmandade do Santíssimo Sacramento	Diversos	1.886.500	
Irmandade do Santíssimo Sacramento da Várzea	Diversos	5.646	
Irmandade dos Passos do Corpo Santo	Diversos	857.817	
Isidoro da Costa Paes	Lavradores de Açúcar	430.693	Naragi
Jacinto de Freitas Barros e José Nunes da Fonseca	Diversos	74.100	
Jacinto Ferreira Maciel	Diversos	165.354	
Jacinto Guedes Barbosa	Negociantes e Mercadores	236.972	
Jacinto Pereira da Cunha	Senhor de engenho	6.507	Santo André
Jacinto Pereira da Silva	Rendeiros de Açúcar	38.130	Monteiro
Jacinto Soares de Souza	Diversos	177.438	
Jacomo Lumachi	Diversos	13.960.057	
Jacomo Lumachi (conhecido como José Fernandes)	Diversos	34.429	

APÊNDICES

Januário da Silva Ribeiro	Negociantes e Mercadores	665.702	
Jerônimo Barreiro Rangel	Lavradores de Açúcar	74.120	Gongasari
Jerônimo de Albuquerque e Mello	Rendeiros de Açúcar	448.024	Catu
Jerônimo de Albuquerque e Mello	Lavradores de Açúcar	643.432	Morenas
Jerônimo de Araujo Pimenta	Lavradores de Açúcar	185.298	Santa Ana
Jerônimo de Barros Coelho	Senhor de engenho	107.030	Sabalingo
Jerônimo de Castro (?)	Senhor de engenho	478.767	Giripapo
Jerônimo de Moura Lima	Lavradores de Açúcar	61.570	Pravacu
Jerônimo de Souza Castro	Negociantes e Mercadores	271.845	
Jerônimo Gonçalves de Azevedo	Negociantes e Mercadores	1.695.482	
Jerônimo Martins dos Santos	Diversos	89.477	
Jerônimo Tavares da Silva	Diversos	58.086	
Jerônimo Vieira Pinto de Lacerda	Rendeiros de Açúcar	2.701.111	Gurjão de Cima
João (?) de Oliveira	Negociantes e Mercadores	2.141.843	
João Alemão de Cisneiros	Lavradores de Açúcar	130.000	Serje
João Álvies Camelo (Padre)	Senhor de engenho	3.050.986	Terra Vermelha
João Álvies Ferreira	Lavradores de Açúcar	152.000	Pindora
João Álvies Morgulhão	Diversos	1.366.842	
João Álvies Rodrigues	Negociantes e Mercadores	1.496.818	
João Álvies Seixas	Diversos	3.801	
João Antônio Batista	Diversos	263.367	
João Antônio Coelho (Padre)	Lavradores de Açúcar	343.602	(?)
João Antônio da Silva	Senhor de engenho	815.598	Cacula
João Antônio de Oliveira	Lavradores de Açúcar	145.840	Motinhato
João Antônio Henriques (Padre)	Diversos	75.000	
João Barbosa da Silva	Diversos	71.246	
João Barbosa da Silva	Lavradores de Açúcar	445.323	Pau de Alho
João Barbosa de Gois	Rendeiros de Açúcar	80.348	(?)
João Barreto de Meneses	Lavradores de Açúcar	426.253	Anjo
João Barros Correa	Lavradores de Açúcar	64.880	Magoagipe
João Batista Albuquerque Marinho	Rendeiros de Açúcar	136.472	Diamante
João Batista da Costa e Vasconcelos	Diversos	128.030	
João Batista da Silva	Rendeiros de Açúcar	92.743	Mato Grosso
João Batista de Souza	Diversos	361.956	
João Batista de Vasconcelos	Senhor de engenho	208.975	Ulinga
João Batista de Vasconcelos	Senhor de engenho	2.228.585	Meio
João Batista Ribeiro	Lavradores de Açúcar	172.693	Sispio
João Batista Teixeira	Diversos	14.740	
João Bento de Carvalho	Negociantes e Mercadores	65.626	
João Borracho	Senhor de engenho	1.932.465	Siralua
João Botelho Furtado	Lavradores de Açúcar	157.770	Ilhetas
João Camelo Pessoa (Padre)	Senhor de engenho	107.321	Monteiro

APÊNDICES

João Caminha Correa	Lavradores de Açúcar	33.536	Santa Ana
João Cardoso da Silva	Diversos	1.230	
João Carlos de Araújo	Rendeiros de Açúcar	1.713.550	Rosário
João Carneiro da Cunha	Diversos	1.126.343	
João Carneiro da Cunha	Senhor de engenho	207.006	Araripe
João Carneiro de Mello	Lavradores de Açúcar	72.150	Duas Bocas
João Carvalho da Silva	Lavradores de Açúcar	153.720	Morro
João Carvalho de Sampaio Júnior	Lavradores de Açúcar	46.420	Tapisura
João Cavalcante de Albuquerque	Diversos	83.816	
João Cavalcante de Albuquerque	Senhor de engenho	1.820.038	Matapagipe
João Coelho Bastos	Negociantes e Mercadores	570.512	
João Colaço de Sampaio	Diversos	196.798	
João Correa Barreto	Lavradores de Açúcar	138.910	Ubaca
João da Costa Coelho	Diversos	285.372	
João da Costa da Rosa Bezerra	Negociantes e Mercadores	589.218	
João da Costa de Faria	Negociantes e Mercadores	124.720	
João da Costa Monteiro e Silva (Padre)	Diversos	1.111.563	
João da Costa Pereira	Lavradores de Açúcar	186.270	Conceição
João da Costa Pereira de Andrade	Lavradores de Açúcar	208.897	Muribequinha
João da Costa Rego Barros	Lavradores de Açúcar	0	São Paulo
João da Cruz Azevedo	Rendeiros de Açúcar	50.019	Tapira
João da Cunha Bandeira (Padre)	Diversos	104.000	
João da Cunha e Menezes (Padre)	Diversos	1.241.400	
João da Cunha Rego Barros	Diversos	620	
João da Escada Ferreira	Lavradores de Açúcar	48.010	Vicente Campelo
João da Fonseca Barbosa	Negociantes e Mercadores	1.831.860	
João da Fonseca Teles	Negociantes e Mercadores	1.153.634	
João da Rocha Cavalcante	Lavradores de Açúcar	485.900	Boi (?)
João da Silva Coutinho	Senhor de engenho	854.276	Conceição
João da Silva Cruz	Negociantes e Mercadores	968.784	
João da Silva Grujão	Diversos	192.340	
João da Silva Martins	Diversos	192.777	
João da Silva Tavares	Negociantes e Mercadores	2.461.251	
João da Silva Viana	Negociantes e Mercadores	1.068.721	
João de Abreu Bracelar	Lavradores de Açúcar	178.190	Ubaquinha
João de Albuquerque Abreu e Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	127.430	Pindobal
João de Andrade da Silva Vasques	Diversos	173.897	
João de Andrade Lima	Lavradores de Açúcar	254.739	Aguiar
João de Araujo Braga	Diversos	11.350	

APÊNDICES

João de Araujo da Silva	Diversos	153.309	
João de Araujo e Oliveira	Diversos	57.110	
João de Araujo Frazão	Lavradores de Açúcar	6.680	Pantorra
João de Azevedo	Diversos	10.637	
João de Barros e Souza	Lavradores de Açúcar	18.920	Camborim
João de Barros Rego	Senhor de engenho	1.726.843	Sibiro de Cima
João de Bastos Soares	Lavradores de Açúcar	876.458	Rio Formoso
João de C(te) Monteiro	Fabricantes de Sola e Atanados	4.976.004	Fabricante de Atanados
João de Deus da Costa	Negociantes e Mercadores	363.507	
João de Faria de Oliveira	Lavradores de Açúcar	120.846	Algodoaes
João de Faria Nogueira	Lavradores de Açúcar	87.398	Parapu
João de Freitas Barbosa	Senhor de engenho	3.397.016	Morro
João de Freitas Barbosa	Lavradores de Açúcar	80.411	Piquiha
João de Freitas da Silva	Diversos	103.688	
João de Freitas de Lima	Lavradores de Açúcar	131.790	Marotos
João de Lemos Ferreira	Diversos	20.645	
João de Macedo Lins	Senhor de engenho	1.953.680	Gapiana
João de Medeiros Souza	Lavradores de Açúcar	21.339	Ilhetas
João de Nazaré Cavalcante Pessoa	Lavradores de Açúcar	148.134	Peripapo
João de Oliveira Gouvim Maciel	Senhor de engenho	1.467.000	Saco
João de Pontes Rego	Diversos	815.431	
João de Souza Barbosa	Lavradores de Açúcar	68.646	Cachoeira
João de Souza Braga	Negociantes e Mercadores	7.515.998	
João de Souza e Mello	Diversos	400.287	
João de Souza Paes Barreto	Diversos	596.695	
João de Souza Pontes	Diversos	114.013	
João do Espírito Santo	Diversos	20.227	
João do Rego Barra (Padre)	Lavradores de Açúcar	387.196	Apipucos
João do Rego Barros	Diversos	267.902	
João do Rego Barros	Diversos	106.633	
João do Rego Barros	Senhor de engenho	276.018	Masapé
João do Rego Barros	Lavradores de Açúcar	1.171.484	São João da Mata
João do Rego Batista Toscano	Diversos	305.546	
João do Rego Falcão e Francisco de Souza Rego	Negociantes e Mercadores	9.801.751	
João do Rego Munis	Fabricantes de Sola e Atanados	2.731.171	
João Domingos Pereira	Diversos	731.023	
João Dourado de Azevedo	Lavradores de Açúcar	149.983	Guararapes
João e Luis da Costa Monteiro	Fabricantes de Sola e Atanados	7.711.267	
João Evangelista (Padre)	Rendeiros de Açúcar	894.674	Pendobinha
João Evangelista da Encarnação (Padre)	Diversos	30.542	
João Evangelista da Mota	Diversos	242.620	

APÊNDICES

João Félix da Rocha Falcão	Senhor de engenho	3.355.161	Massangano
João Félix da Silva	Diversos	310.478	
João Fernandes Guimarães	Diversos	177.284	
João Fernandes Rodrigues de Queiros	Senhor de engenho	671.708	Socorro
João Fernandes Teixeira	Diversos	15.360	
João Ferreira Coimbra	Lavradores de Açúcar	36.970	Pantorra
João Ferreira de Loredó	Rendeiros de Açúcar	2.879.978	Água Fria
João Ferreira Lopes	Negociantes e Mercadores	1.942.362	
João Ferreira Temudo	Diversos	91.630	
João Francisco Carneiro	Diversos	289.809	
João Francisco de Verris	Diversos	462.791	
João Francisco Rocha	Negociantes e Mercadores	829.918	
João Francisco Rodrigues da Costa	Lavradores de Açúcar	19.178	Passagem Velha
João Garcia (?) do Amaral	Diversos	330.565	
João Godinho	Lavradores de Açúcar	397.998	Genipapo
João Gomes de Faria	Lavradores de Açúcar	65.000	Cacau
João Gomes de Mello	Negociantes e Mercadores	3.413.842	
João Gomes de Mello	Diversos	1.260.485	
João Gomes de Mello	Diversos	177.770	
João Gomes de Mello (Padre)	Lavradores de Açúcar	20.000	Goiana Grandre
João Gomes Ferreira	Lavradores de Açúcar	380.000	Rosário
João Gomes Freire (Padre)	Senhor de engenho	716.000	São Bento
João Gomes Gurjão	Lavradores de Açúcar	294.000	Paulista
João Gonçalves Domingues	Negociantes e Mercadores	206.307	
João Gonçalves Reis	Negociantes e Mercadores	90.221	
João Gregório Ribeiro de Siqueira	Diversos	467.520	
João Inácio Borges	Negociantes e Mercadores	107.081	
João José da Silveira	Lavradores de Açúcar	74.735	Terra Nova
João José dos Santos Couto	Diversos	9.985	
João José Gomes de Mello	Senhor de engenho	1.092.943	Utinga na Alagoa do Norte
João Leitão Siqueira	Senhor de engenho	698.176	Arasu
João Leite Ribeiro	Negociantes e Mercadores	2.159.351	
João Lins Bezerra	Diversos	13.000	
João Lins Vanderlei	Senhor de engenho	1.774.432	Tintuba
João Lins Vasconcelos	Senhor de engenho	1.270.713	Porto Calvo
João Lopes Salgado	Rendeiros de Açúcar	1.320.858	Salgado
João Lopes Vidal	Senhor de engenho	14.619	Megalo
João Lourenço Lins Lobo (Padre)	Rendeiros de Açúcar	162.643	Eixo
João Luis Cavalcante	Lavradores de Açúcar	170.825	Carauna
João Luis Salgado de Castro Aciole	Senhor de engenho	581.873	Rosário

APÊNDICES

João Machado de Miranda	Negociantes e Mercadores	20.531	
João Machado Freire (Padre)	Diversos	6.052	
João Manuel de Almeida	Negociantes e Mercadores	2.093.971	
João Marinha Falcão Junior	Rendeiros de Açúcar	421.000	Caira
João Marinho Falcão	Senhor de engenho	605.784	Cajará
João Marques	Lavradores de Açúcar	240.030	Água Fria
João Marques Bacalhau	Senhor de engenho	2.734.410	Carauba
João Marques da Cruz	Diversos	799.525	
João Marques de Araujo	Negociantes e Mercadores	71.740	
João Martins da Neni	Senhor de engenho	19.162	Diamante
João Martins de Mello (Padre)	Senhor de engenho	54.265	Mocotó
João Martins de Seabra	Lavradores de Açúcar	92.900	Volta do Sipó Freguesia de São Luis
João Martins Dinis	Lavradores de Açúcar	202.235	Torre
João Martins Xavier	Lavradores de Açúcar	67.439	Salgado
João Mauricio Vanderlei	Senhor de engenho	1.008.767	Boa Sica
João Meirinho Vanderlei	Lavradores de Açúcar	282.565	Maranhão
João Moura Barbosa (Padre)	Diversos	15.573	
João Nepomuceno Alves	Diversos	93.541	
João Nepomuceno Paes	Diversos	534.526	
João Nogueira da Costa	Lavradores de Açúcar	13.136	Paragu
João Nunes Barbosa	Diversos	1.827	
João Pacheco de Mello	Negociantes e Mercadores	3.797.379	
João Pacheco de Oliveira	Lavradores de Açúcar	48.823	Maranhão
João Pacheco Leite	Lavradores de Açúcar	139.663	Bulhões
João Paes Barreto	Senhor de engenho	2.633.232	Garapu
João Paes Barreto (Morgado do Cabo)	Diversos	2.001.747	
João Paes de Bulhões	Lavradores de Açúcar	102.207	Boa Vista
João Pedro do Amaral Correa	Diversos	2.380.314	
João Pedro Puget	Diversos	4.000	
João Pereira da Fonseca	Negociantes e Mercadores	413.855	
João Pereira de Brito	Diversos	343.088	
João Pereira Guimarães	Diversos	502.434	
João Pereira Martins	Lavradores de Açúcar	2.052.421	Pugi
João Pinto de Araujo	Rendeiros de Açúcar	320.000	Mariuna
João Pinto Ferreira	Negociantes e Mercadores	1.384.162	
João Pinto Martins	Negociantes e Mercadores	5.310.422	
João Rabelo da Costa	Diversos	10.839.028	
João Ribeiro da Costa Monteiro	Diversos	1.027.080	
João Ribeiro Gomes	Lavradores de Açúcar	1.186.171	(?)

APÊNDICES

João Rodrigues Boracho	Senhor de engenho	733.197	Terapua
João Rodrigues da Costa	Rendeiros de Açúcar	456.786	Igaraçu
João Rodrigues da Rocha	Diversos	97.510	
João Rodrigues da Silva	Diversos	337.866	
João Rodrigues de Castro	Senhor de engenho	1.360.214	Santo Estevão
João Rodrigues dos Santos	Diversos	76.620	
João Rodrigues Gomes	Diversos	153.890	
João Rodrigues Pereira	Senhor de engenho	135.055	Camaragibe
João Rodrigues Pereira Júnior	Lavradores de Açúcar	43.981	Sibiro
João Salgado de Castro Aciole	Senhor de engenho	1.104.235	Saucha
João Soares Pinheiro	Lavradores de Açúcar	220.000	Araripe
João Tavares da Fonseca	Diversos	286.297	
João Teixeira da Cruz	Senhor de engenho	137.049	Taquara
João Teixeira da Cunha (Padre)	Diversos	279.750	
João Teixeira de Paiva	Diversos	314.686	
João Velho Barreto	Diversos	1.014.969	
João Verissimo do Rego Barros	Rendeiros de Açúcar	635.595	Goita
João Vieira da Silva	Diversos	3.332	
João Vieira de Araujo	Lavradores de Açúcar	254.935	Sipoal
João Vieira de Lira	Diversos	31.733	
João Xemendes da Silveira	Diversos	37.220	
João Xemendes de Araujo	Diversos	50.119	
Joaquim Antônio Gonçalves Barroso	Negociantes e Mercadores	2.328.278	
Joaquim Bandeira de Mello	Lavradores de Açúcar	24.113	Pexixe
Joaquim Bezerra Cavalcante	Lavradores de Açúcar	19.460	Paulista
Joaquim Correa (Padre)	Lavradores de Açúcar	150.000	Bulhoes
Joaquim da Costa Rolim	Lavradores de Açúcar	92.725	São Paulo
Joaquim de Oliveira Azevedo	Diversos	46.913	
Joaquim Dias de Macedo	Negociantes e Mercadores	1.121.432	
Joaquim Fernandes de Souza	Diversos	4.333.484	
Joaquim Francisco Cavalcante de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	942.901	Padre
Joaquim Gomes da Silva	Diversos	3.298	
Joaquim Gomes de Alencastre	Diversos	8.528	
Joaquim Gomes de Lima	Lavradores de Açúcar	109.370	Cursais
Joaquim Gomes de Siqueira	Diversos	31.740	
Joaquim Gomes Soares	Diversos	5.707	
Joaquim Inácio Maciel	Diversos	202.219	
Joaquim José Albuquerque	Lavradores de Açúcar	510.000	Pursahi
Joaquim José Cavalcante	Lavradores de Açúcar	40.960	Paulista
Joaquim José Correia Barradas	Negociantes e Mercadores	411.594	
Joaquim José de Almeida	Diversos	180.760	
Joaquim José de Figueiredo	Diversos	324.197	
Joaquim José de Santana Lins	Lavradores de Açúcar	516.617	Trapixe

APÊNDICES

Joaquim José de Souza	Diversos	70.140	
Joaquim José Ferreira	Diversos	232.205	
Joaquim José Salgado (Padre)	Senhor de engenho	542.259	Mata
Joaquim Lopes de Abreu Laje	Negociantes e Mercadores	445.362	
Joaquim Luis dos Santos	Negociantes e Mercadores	479.893	
Joaquim Machado Portela	Diversos	54.559	
Joaquim Manuel de Souza	Negociantes e Mercadores	615.101	
Joaquim Marques de Araujo	Diversos	10.090	
Joaquim Miguel de Almeida Coutinho	Diversos	70.000	
Joaquim Monteiro da Rocha (Padre)	Diversos	73.274	
Joaquim Nunes Machado	Negociantes e Mercadores	1.369.361	
Joaquim Pereira Rego	Diversos	24.300	
Joaquim Pereira Rosa	Senhor de engenho	941.857	Cachoeira
Joaquim Pinheiro Vilar	Diversos	16.580	
Joaquim Ribeiro dos Santos	Negociantes e Mercadores	20.747.535	
Joaquim Rodrigues da Costa	Lavradores de Açúcar	1.205.666	Massangano
Joaquina Teresa de Jesus (Dona)	Diversos	16.000	
Jorge Eugênio de Lourenço	Diversos	361.544	
José Aires de Miranda Henriques	Lavradores de Açúcar	160.400	Araripe
José Alemão de Cisneiro	Negociantes e Mercadores	3.958.363	
José Alexandre Salgado de Castro Xavier	Diversos	545.480	
José Alves Branco	Negociantes e Mercadores	2.305	
José Alves de Faria	Senhor de engenho	1.841.636	Gongassari
José Alves de Moraes	Diversos	517.514	
José Alves de Moraes	Diversos	324.023	
José Alves de Oliveira	Lavradores de Açúcar	427.979	Guerra
José Alves de Souza Cavalcante e Oliveira	Lavradores de Açúcar	193.842	Xangua
José Alves de Souza e Oliveira	Rendeiros de Açúcar	611.532	Genipapo
José Alves de Souza Tavares	Diversos	41.893	
José Anacleto Teixeira (Padre)	Lavradores de Açúcar	309.930	Tuema
José Antônio da Costa	Rendeiros de Açúcar	1.898.368	Tigipio
José Antônio da Fonseca Maciel	Negociantes e Mercadores	625.458	
José Antônio da Silva	Diversos	107.044	
José Antônio de Caldas	Senhor de engenho	1.901.157	Gurgau
José Antônio Ferreira da Costa	Diversos	583.610	
José Antônio Frazão	Diversos	15.360	
José Antônio Pereira	Diversos	286.265	
José Antônio Pereira de Carvalho	Diversos	267.620	
José Antunes	Diversos	22.448	

APÊNDICES

José Antunes Bandeira	Senhor de engenho	4.393.713	São Lourenço
José Barbosa	Lavradores de Açúcar	25.907	Goiana
José Barbosa Camelo	Lavradores de Açúcar	49.970	Volta do Sipó Freguesia de São Luís
José Barbosa Camelo (Padre)	Senhor de engenho	108.715	Natuba
José Barbosa da Silva	Lavradores de Açúcar	126.244	Pau de Alho
José Barbosa de Vasconcelos (Padre)	Diversos	165.010	
José Barbosa Lima	Diversos	113.461	
José Bento Cabral	Diversos	25.026	
José Bernardes da Fonseca Galvão (Padre)	Diversos	156.297	
José Bezerra de Abreu	Lavradores de Açúcar	4.274	Penadubas
José Bezerra Ferreira	Lavradores de Açúcar	226.780	Buranhaem
José Bras Duarte	Diversos	85.418	
José Caetano de Freitas	Diversos	1.285.875	
José Caetano de Moraes Cabral	Negociantes e Mercadores	942.728	
José Caetano de Souza	Negociantes e Mercadores	46.114	
José Caetano Gomes	Lavradores de Açúcar	130.910	Maranhão
José Camelo de Freitas	Lavradores de Açúcar	217.810	Caiase
José Camelo de Sá	Lavradores de Açúcar	198.700	Salgadinho
José Camelo de Sá e Albuquerque	Lavradores de Açúcar	11.610	Csumbas
José Camelo de Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	174.340	Rosário
José Camelo Pessoa	Rendeiros de Açúcar	829.294	Arariba
José Cardoso de Mello	Lavradores de Açúcar	651.341	Araribe
José Carlos Barata e Manuel do Nascimento Barata	Diversos	660.784	
José Carneiro Moraes	Lavradores de Açúcar	985.000	Masangano
José Carvalho da Cunha (Padre)	Diversos	227.143	
José Cavalcante de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	40.800	Terra Vermelha
José Cavalcante Enserrabodes	Senhor de engenho	411.455	Maranhão
José Coelho de Araújo	Diversos	5.936	
José Coelho de Souza	Lavradores de Açúcar	166.151	Rio Formoso
José Coelho Furtado	Diversos	13.780	
José Coelho Paes	Diversos	348.712	
José Correa de Amorim	Lavradores de Açúcar	1.231.502	Terra Vermelha
José Correa de Jesus	Senhor de engenho	76.130	Rego
José Correa de Macozo	Diversos	17.690	
José Correa de Oliveira	Lavradores de Açúcar	67.760	Bonita
José Correa Freio (Padre)	Diversos	65.000	
José Correa Leal	Diversos	72.448	
José Correa Lima	Senhor de engenho	1.851.146	Mazagão
José da Costa	Diversos	862.223	
José da Costa e Silva	Lavradores de Açúcar	276.390	Macuge
José da Costa Lobo Lamego	Diversos	1.096.902	

APÊNDICES

José da Costa Machado	Diversos	56.230	
José da Costa Teixeira	Diversos	113.289	
José da Costa Torres	Negociantes e Mercadores	699.358	
José da Costa Vasconcelos	Diversos	1.365	
José da Cunha Albuquerque	Lavradores de Açúcar	51.131	Masangano
José da Cunha Barros	Diversos	67.925	
José da Cunha Pedrosa	Senhor de engenho	558.423	Coeiras
José da Fonseca Barbosa	Negociantes e Mercadores	38.297	
José da Fonseca Vieira	Diversos	1.699.357	
José da Rocha e Cruz	Lavradores de Açúcar	189.525	São João do Cabo
José da Rocha Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	685.265	Taiare
José da Silva	Negociantes e Mercadores	260.358	
José da Silva Albuquerque	Diversos	724.102	
José da Silva Braga	Negociantes e Mercadores	3.427.074	
José da Silva dos Santos	Lavradores de Açúcar	112.560	Jurisaca
José da Silva Machado	Diversos	61.064	
José da Silva Moreira	Senhor de engenho	1.813.070	Fernandes
José de Abreu Cordeiro (Boticario)	Diversos	1.183.720	
José de Agostinho de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	42.000	Fernandes
José de Araujo Lima	Diversos	2.442.407	
José de Barros Araujo	Diversos	326.000	
José de Barros Cavalcante	Senhor de engenho	168.969	Santa Cruz
José de Barros Rego	Diversos	185.426	
José de Barros Silva	Lavradores de Açúcar	27.141	Casimbar
José de Barros Souza	Lavradores de Açúcar	259.895	Sipo
José de Faria Lobo	Diversos	294.403	
José de Faria Matos	Lavradores de Açúcar	78.657	Antônio Grande
José de Freitas Ferreira Moura	Diversos	338.225	
José de Lima Modesto	Diversos	130.242	
José de Lira da Veiga	Lavradores de Açúcar	3.100	Carauna
José de Matos Couto	Diversos	946.852	
José de Matos Silva	Negociantes e Mercadores	52.240	
José de Mello	Diversos	210.348	
José de Mello Cabral	Diversos	36.052	
José de Mello Lopes	Diversos	81.059	
José de Oliveira Maris	Fabricantes de Sola e Atanados	283.396	
José de Oliveira Simões	Negociantes e Mercadores	619.308	
José de Sá e Albuquerque	Diversos	201.402	
José de Sá Moraes	Diversos	60.180	
José de Souza da Cunha	Diversos	324.639	
José de Souza da Cunha (Padre)	Diversos	208.320	

APÊNDICES

José de Souza e Oliveira	Lavradores de Açúcar	33.627	Travinhaem
José de Souza Pereira	Diversos	419.987	
José de Souza Rangel	Negociantes e Mercadores	15.533.889	
José de Souza Silva	Diversos	14.880	
José Delgado do Borba	Lavradores de Açúcar	991.222	Palheta
José Dias Guimarães	Senhor de engenho	415.950	Penedo
José Dinis	Lavradores de Açúcar	323	Velho de Santo Amaro
José do Paraíso	Diversos	362.051	
José do Paraíso e Souza	Diversos	77.739	
José do Rego Barros	Diversos	20.633	
José Domingues	Diversos	6.766	
José Domingues Pereira	Diversos	60.000	
José dos Santos Mendonça	Diversos	93.615	
José Eugênio Peres Campo	Rendeiros de Açúcar	680.222	Ilha
José Feliciano	Diversos	30.557	
José Felipe de Albuquerque Maranhão	Lavradores de Açúcar	114.626	Grajau
José Felipe de Albuquerque Maranhão	Lavradores de Açúcar	52.072	Pantorra
José Felipe de Gusmão	Diversos	438.000	
José Felipe de Gusmão	Lavradores de Açúcar	100.990	Piedade
José Félix de Carvalho	Diversos	4.215	
José Félix de Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	138.136	Escurial
José Fernandes de Araujo	Lavradores de Açúcar	401.205	Cachoeira
José Ferreira Barreto	Lavradores de Açúcar	89.748	Tracunhaem
José Ferreira da Costa	Diversos	112.651	
José Ferreira da Costa e Silva	Diversos	64.508	
José Ferreira da Silva	Lavradores de Açúcar	259.443	Paritorra
José Ferreira de Mello	Diversos	5.334	
José Ferreira de Souza	Negociantes e Mercadores	83.992	
José Ferreira Rabelo	Diversos	1.069.469	
José Fideli Barroso	Diversos	1.603.760	
José Francisco da Rocha	Diversos	368.268	
José Francisco de Medeiros	Diversos	23.026	
José Francisco de Souza Pixe	Diversos	870.903	
José Francisco do Rego	Negociantes e Mercadores	1.166.839	
José Francisco do Rego Barros	Lavradores de Açúcar	142.748	Amparo
José Francisco Maio	Lavradores de Açúcar	9.193	Mascate
José Gabriel Arcangelo	Lavradores de Açúcar	22.448	Canigasu
José Gomes Cabral	Senhor de engenho	2.536.619	Mambucaba
José Gomes de Castro	Diversos	449.750	
José Gomes de Mello e Albuquerque	Lavradores de Açúcar	114.340	Goiana
José Gomes de Sá	Lavradores de Açúcar	158.535	Garapu
José Gomes de Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	4.000	São João da Mata

APÊNDICES

José Gomes dos Santos	Diversos	7.655.469	
José Gomes Pacheco Ferras (Padre)	Diversos	79.867	
José Gomes Ribeiro	Diversos	800.000	
José Gonçalves	Negociantes e Mercadores	4.634	
José Gonçalves	Diversos	251.363	
José Gonçalves da Silva	Senhor de engenho	582.616	Pendoba
José Gonçalves de Medeiros (Provedor da Fazenda Real na Paraíba)	Diversos	1.198.780	
José Gonçalves e João Luis da Rocha	Diversos	998.095	
José Gonçalves Pereira	Senhor de engenho	1.031.626	Petribu
José Gonçalves Pires	Diversos	1.447	
José Gonçalves Teixeira	Negociantes e Mercadores	551.896	
José Inácio Cavalcante Bezerra	Lavradores de Açúcar	733.880	Cunhau
José Inácio Cavalcante Lins	Diversos	353.950	
José Inácio da Conceição	Lavradores de Açúcar	184.920	Várzea Grande
José Inácio da Cunha	Senhor de engenho	908.144	Santa Ana
José Inácio de Barros	Lavradores de Açúcar	247.905	São Brás
José Inácio de Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	7.980	Utinga
José Inácio Gonçalves de Macedo	Senhor de engenho	1.124.149	Buenos Aires
José Inácio Luis da Costa Aguiar	Rendeiros de Açúcar	3.464.323	N. S. da Luz
José Inácio Vanderlei	Senhor de engenho	190.912	Pestana em Porto Calvo
José Januário de Freitas	Diversos	53.283	
José Jerônimo Albuquerque Maranhão	Diversos	390.318	
José Joaquim da Silva Santiago	Diversos	30.000	
José Joaquim de Almeida	Diversos	210.000	
José Joaquim de Lima	Senhor de engenho	2.153.803	Prazeres
José Joaquim Mendes Saquite	Diversos	415.818	
José Lins Vanderlei (Padre)	Senhor de engenho	1.475.683	Marricas
José Lopes da Cunha	Negociantes e Mercadores	1.193.746	
José Lopes de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	192.927	Taba
José Lopes dos Santos (Piloto da fragata de Sua Majestade)	Diversos	68.590	
José Lopes Guimarães	Negociantes e Mercadores	1.552.050	
José Lopes Lima	Diversos	2.364.670	
José Lopes Reis	Diversos	36.500	
José Lopes Rosa do Amaral	Diversos	70.000	
José Luis Bastos	Diversos	60.000	
José Luis de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	436.946	Pomamduba
José Luis de Souza	Negociantes e Mercadores	3.352.272	
José Luis Paes de Mello	Senhor de engenho	3.731.179	Manbucaba

APÊNDICES

José Machado Pimentel	Negociantes e Mercadores	695.764	
José Maciel Araujo	Diversos	1.354.266	
José Manuel da Silva	Lavradores de Açúcar	7.862	Cacau
José Mariano da Rocha	Diversos	180.114	
José Mariano de Mendonça	Rendeiros de Açúcar	1.053.723	Buranhaem
José Marinho Falcão	Rendeiros de Açúcar	468.909	Garapiu
José Marques do Valle	Diversos	143.669	
José Martins da Cruz	Diversos	1.203.691	
José Martins Leitão	Senhor de engenho	1.307.994	Covos
José Martins Porto	Diversos	60.000	
José Mendes Ribeiro	Senhor de engenho	488.775	Araguapa
José Mendes Xavier	Senhor de engenho	340.058	Alguduaes
José Moraes Nabarro Lins	Lavradores de Açúcar	245.870	Paulista
José Moraes Navarro Lins Júnior	Lavradores de Açúcar	221.680	Paulista
José Nunes	Diversos	97.668	
José Pedro dos Reis	Senhor de engenho	899.502	Brum
José Pedro Lumachi	Senhor de engenho	8.898.450	Miranda
José Pelacido	Diversos	14.180	
José Pereira	Diversos	50.824	
José Pereira Cardoso	Diversos	4.102.221	
José Pereira da Costa	Diversos	269.000	
José Pereira da Costa	Senhor de engenho	266.608	Terra Vermelha
José Pereira de Matos	Negociantes e Mercadores	225.927	
José Pereira de Medeiros	Negociantes e Mercadores	240	
José Pereira Lima	Senhor de engenho	1.224.280	Jagoaribe
José Pereira Lobato	Diversos	28.857	
José Pereira Rego	Negociantes e Mercadores	3.617.352	
José Pereira Rosa	Diversos	612.191	
José Pereira Seabra	Lavradores de Açúcar	38.520	Cacicule
José Pinheiro Salgado	Lavradores de Açúcar	439.399	Saceru
José Pinto Coelho	Diversos	1.486.966	
José Pinto de Abreu Mendonça	Diversos	150.975	
José Quintão de Albuquerque	Diversos	529.641	
José Ramos Maia	Diversos	180.000	
José Rebelo de Vasconcelos	Diversos	332.221	
José Ribeiro de Moura	Lavradores de Açúcar	528.465	Terra Vermelha
José Ribeiro Leal	Senhor de engenho	442.486	Una
José Ribeiro Leitão	Diversos	130.029	
José Rodrigues Caminha	Diversos	40.870	
José Rodrigues Chaves	Negociantes e Mercadores	1.521.909	
José Rodrigues Chaves	Diversos	520.122	
José Rodrigues Colaço	Senhor de engenho	459.329	Gaveta

APÊNDICES

José Rodrigues da Cruz	Lavradores de Açúcar	114.795	Maranhão
José Rodrigues da Sena	Negociantes e Mercadores	7.005.095	
José Rodrigues da Silva	Diversos	325.108	
José Rodrigues e Andre Martins Viana	Diversos	3.278.394	
José Rodrigues Pereira	Rendeiros de Açúcar	317.109	Mato Grosso
José Rodrigues Portela	Diversos	22.448	
José Rodrigues Salgado	Diversos	113.425	
José Soares de Almeida	Lavradores de Açúcar	44.829	Marota
José Tavares de Mello	Lavradores de Açúcar	186.496	Pararape
José Tavares de Mendonça	Senhor de engenho	1.060.226	Santo Antônio
José Teixeira da Silva	Negociantes e Mercadores	2.892.160	
José Teixeira de Azevedo (Padre)	Diversos	47.603	
José Teixeira de Brito	Diversos	446.150	
José Teixeira de Mello	Diversos	41.788	
José Timoteo Pereira de Bastos	Senhor de engenho	10.288.967	Velho
José Vaz Salgado	Diversos	2.226.838	
José Venancio de Souza Cesar	Diversos	419.875	
José Vicente de Figueiredo Lobo	Diversos	87.540	
José Vieira	Diversos	62.691	
José Vieira da Rocha	Senhor de engenho	264.916	Sibero
José Vieira de Araujo	Senhor de engenho	625.657	Cachoeira
José Vieira de Mello	Rendeiros de Açúcar	291.997	Pintos
José Vieira de Mello	Lavradores de Açúcar	127.745	Araribe
José Vieira Magalhães	Lavradores de Açúcar	100.000	Alagoa Dantas
José Vieira Suhaio	Lavradores de Açúcar	266.379	São Brás
José Vitoriano Pereira Ferras (Padre)	Diversos	65.205	
José Xavier Cavalcante	Lavradores de Açúcar	366.825	Maranhão
Joséfa Dias	Diversos	60.000	
Josefá Francisca Xavier de Mello e Albuquerque (Dona) e José da Silva e Albuquerque	Diversos	895.177	
Joséfa Maria de Jesus (Dona; viúva de Cristovão de Freitas)	Diversos	375.363	
Joséfa Maria de Jesus Peres Campelo (Dona)	Diversos	1.650	
Joséfa Teresa da Costa (Dona)	Diversos	1.016.697	
Julião da Costa Monteiro	Diversos	599.287	
Julião Lumachi	Diversos	9.469.214	
Lázaro de Souza Fontes	Diversos	200.686	
Leandro Saraiva de Moura	Lavradores de Açúcar	309.405	Meginho
Leonardo Bezerra Cavalcante Albuquerque	Senhor de engenho	3.563.004	Tanahinga
Leonardo de Cavalcante Barroso	Lavradores de Açúcar	28.550	Sibiro
Leonardo de Souza Bezerra	Lavradores de Açúcar	22.574	Boa Vista
Leonardo Rodrigues	Diversos	40.210	

APÊNDICES

Lino Gomes Dias	Lavradores de Açúcar	33.543	Salgado
Lourenço Cavalcante de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	265.644	Pedregulho
Lourenço Cavalcante de Sá	Lavradores de Açúcar	198.000	Torre
Lourenço de Barros Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	50.375	Pendubale
Lourenço de Sá e Albuquerque	Rendeiros de Açúcar	996.376	Maranduba
Lourenço Ferreira do Brum	Lavradores de Açúcar	11.890	Grojau
Lourenço Francisco do Paraíso	Diversos	16.000	
Lourenço Gomes Coutinho	Lavradores de Açúcar	16.692	Marire
Lourenço Gomes Pacheco Terras	Senhor de engenho	457.494	Aracu
Lourenço Gonçalves Bastos	Negociantes e Mercadores	177.095	
Lourenço Juastiniano de Souza Pontes	Negociantes e Mercadores	1.076.325	
Lourenço Moreira de Almeida	Negociantes e Mercadores	187.827	
Lourenço Pacheco	Diversos	77.702	
Lourenço Paes Barreto	Lavradores de Açúcar	3.597	Grajau
Luciano da Costa Ribeiro	Diversos	140.118	
Ludérico Gomes Monteiro	Diversos	9.605	
Luis Álvies de Barros	Lavradores de Açúcar	103.760	Serra
Luis Alves Moreira	Lavradores de Açúcar	15.181	Santo André
Luis Álvies Pinto	Diversos	61.690	
Luis Antônio da Cruz	Diversos	421.938	
Luis Antônio da Cruz Júnior	Diversos	151.000	
Luis Antônio de Paiva	Negociantes e Mercadores	2.500.170	
Luis Antônio dos Santos	Negociantes e Mercadores	1.210.772	
Luis Antônio Marques	Diversos	1.405.594	
Luis Barbosa Cogominho	Lavradores de Açúcar	112.973	Pintos
Luis Bernardo Castelo Branco	Diversos	1.493.545	
Luis Carlos Pereira	Senhor de engenho	1.943.063	Frado
Luis Carvalho da Silva	Lavradores de Açúcar	23.195	Catende
Luis Cavalcante de Albuquerque	Diversos	76.108	
Luis Correa Baezerra	Lavradores de Açúcar	184.845	Tintuda
Luis Correa de Almeida	Lavradores de Açúcar	35.777	Arariba de Baixo
Luis Correa de Queiros	Lavradores de Açúcar	111.790	Predinho
Luis da Costa Ferreira	Diversos	24.225	
Luis da Costa Ferreira Junior e Amaro Bernardo da Gama	Negociantes e Mercadores	1.610.600	
Luis da Fonseca Silva	Negociantes e Mercadores	168.685	
Luis da Veiga Pessoa	Diversos	65.436	
Luis de Albuquerque Maranhão	Senhor de engenho	635.660	Cunhau
Luis de Albuquerque Mello	Senhor de engenho	6.554.830	Una
Luis de Albuquerque Monteiro	Lavradores de Açúcar	117.660	Catu

APÊNDICES

Luis de Almeida Preto de Carvalho e Francisco Joaquim da Mata (Capitão e Sargento Mor)	Diversos	400.000	
Luis de Almeida Sampaio	Senhor de engenho	1.251.900	Palheta
Luis de Andrade Lima	Lavradores de Açúcar	219.450	Catende
Luis de Andre Lima	Lavradores de Açúcar	157.732	Capebariba
Luis de Barros Correa	Diversos	45.920	
Luis de Barros Pereira	Diversos	46.940	
Luis de Barros Pimentel	Lavradores de Açúcar	825.519	Escurial
Luis de Carvalho	Diversos	65.000	
Luis de Nis Barbosa (Padre)	Diversos	144.701	
Luis do Rego Barros (Padre)	Senhor de engenho	1.350.363	Marricas
Luis dos Santos Lins	Lavradores de Açúcar	170.534	Sacramento
Luis Falcão de Mello	Lavradores de Açúcar	487.782	Sibiro
Luis Ferreira de Moura	Lavradores de Açúcar	2.156.628	São Francisco
Luis Ferreira de Oliveira	Lavradores de Açúcar	75.617	Matagogipe
Luis Francisco Vieira	Diversos	1.930.572	
Luis Germano Ferreira	Lavradores de Açúcar	254.097	Penodinho
Luis Gomes dos Santos	Negociantes e Mercadores	294.710	
Luis Gonçalves	Diversos	66.000	
Luis Guedes	Diversos	25.975	
Luis Manuel dos Santos	Diversos	556.298	
Luis Nogueira de Figueiredo	Diversos	32.332	
Luis Nunes da Silva	Senhor de engenho	4.107.738	Maragulhetas
Luis Nunes da Silva	Lavradores de Açúcar	797.985	Ilhetas
Luis Pereira Brandão	Diversos	474.382	
Luis Pereira de Araujo	Diversos	18.650	
Luis Pereira Viana	Diversos	1.306.692	
Luis Pereira Viana Júnior	Diversos	123.000	
Luis Rodrigues Pereira	Diversos	2.909.309	
Luis Tavares Ferreira	Diversos	894.696	
Luis Vieira de Mello	Lavradores de Açúcar	145.895	Maranhão
Luis Xavier Bernardes	Senhor de engenho	332.481	Suasuna
Luisa de Almeida Catanho (Dona)	Senhor de engenho	2.584.504	São Cosme da Várzea
Luisa de Mendonça Cabral (Dona)	Senhor de engenho	29.247	Artangil
Luisa Ribeiro Maia (Dona)	Diversos	195.616	
Luiza de Queiros (Dona)	Lavradores de Açúcar	392.158	Pau de Alho
Lusia Barbosa de Jesus	Diversos	68.557	
Manuel Afonso Ferras	Diversos	1.077.004	
Manuel Alves Correa (Padre)	Lavradores de Açúcar	169.139	Masangana
Manuel Alves da Silva	Diversos	553.454	
Manuel Alves da Silva	Diversos	81.802	
Manuel Alves de Moraes Navarro Lins	Diversos	4.979.443	

APÊNDICES

Manuel ÁlvEs Esteves	Negociantes e Mercadores	1.253.030	
Manuel ÁlvEs Ferreira Júnior	Lavradores de Açúcar	201.728	Gararapoes
Manuel ÁlvEs Garcia	Diversos	18.610	
Manuel ÁlvEs Monteiro	Negociantes e Mercadores	689.220	
Manuel ÁlvEs Pereira	Lavradores de Açúcar	169.655	Aratangil
Manuel ÁlvEs Varela	Diversos	433.023	
Manuel Antônio Chaves	Diversos	2.192.203	
Manuel Antônio da Costa	Negociantes e Mercadores	146.662	
Manuel Antônio de Freitas	Lavradores de Açúcar	120.310	Santa Rosa
Manuel Antônio de Freitas Pimentel	Negociantes e Mercadores	43.458	
Manuel Antônio de Moraes Castro	Diversos	550	
Manuel Antônio Duarte (recebedor dos gêneros da Fazenda Real)	Diversos	6.187.738	
Manuel Antônio Ribeiro	Diversos	2.636.927	
Manuel Antunes Correa	Senhor de engenho	307.585	Bertioga
Manuel Araujo Seixas	Negociantes e Mercadores	836.163	
Manuel Aredes de Sá	Lavradores de Açúcar	60.170	Bulhões
Manuel Barbosa da Silva	Lavradores de Açúcar	138.900	Pau de Alho
Manuel Barbosa de Araujo	Lavradores de Açúcar	200.680	Pindobinha
Manuel Barreiros da Fonseca	Lavradores de Açúcar	17.918	Cachoeira
Manuel Barreiros Rangel	Diversos	117.950	
Manuel Bernardo Valente (Padre)	Diversos	493.901	
Manuel Bezerra Cavalcante	Lavradores de Açúcar	208.110	São Bartolomeu
Manuel Cabral Travaços	Diversos	150.000	
Manuel Caetano de Lima	Diversos	360.146	
Manuel Caetano de Mello	Lavradores de Açúcar	62.090	Piabas
Manuel Caetano Maia	Diversos	1.052.470	
Manuel Camelo de Sá	Senhor de engenho	850.290	Arariba de Cima
Manuel Cardoso de Mello	Lavradores de Açúcar	67.450	Cangau
Manuel Carneiro de Faria	Lavradores de Açúcar	20.120	Utinga
Manuel Carneiro de Mesquita	Diversos	66.302	
Manuel Carneiro de Sampaio	Senhor de engenho	9.183.595	Poço
Manuel Carneiro Leão	Diversos	190.864	
Manuel Carvalho da Costa	Diversos	64.815	
Manuel Carvalho de Guimarães	Diversos	122.182	
Manuel Carvalho Paes Andrade	Diversos	15.101	
Manuel Cavalcante Bezerra	Lavradores de Açúcar	35.940	São João
Manuel Cavalcante de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	832.690	Pindobinha
Manuel Cavalcante de Albuquerque Lacerda	Senhor de engenho	1.507.034	(?)
Manuel Cavalcante de Souza	Diversos	153	
Manuel Cavalcante Pessoa	Diversos	141.335	
Manuel César Falcão	Lavradores de Açúcar	134.000	Araribe

APÊNDICES

Manuel Claudio	Senhor de engenho	1.079.753	Xangua
Manuel Clemente	Diversos	775.674	
Manuel Clemente (Padre)	Lavradores de Açúcar	44.989	Cutumguba
Manuel Coelho da Paz (Padre)	Diversos	93.170	
Manuel Coelho da Silva	Fabricantes de Sola e Atanados	2.177.334	
Manuel Cordeiro do Rego	Negociantes e Mercadores	335.033	
Manuel Correa da Costa	Diversos	21.381	
Manuel Correa da Silva	Diversos	2.297.869	
Manuel Correa Monteiro	Diversos	3.605	
Manuel da Conceição Pereira	Diversos	405.016	
Manuel da Costa Bezerra	Negociantes e Mercadores	6.111.916	
Manuel da Costa Camelo	Lavradores de Açúcar	60.167	Utinga
Manuel da Costa Carmo	Senhor de engenho	44.731	Aradu
Manuel da Costa Carneiro	Lavradores de Açúcar	84.985	Araripe
Manuel da Costa Figueiredo	Lavradores de Açúcar	33.620	Novo em Igarauçu
Manuel da Costa Henriques	Negociantes e Mercadores	3.272.654	
Manuel da Cunha de Andrade	Diversos	197.156	
Manuel da Fonseca Costa	Negociantes e Mercadores	370.935	
Manuel da Mota da Silva	Lavradores de Açúcar	72.000	Pondoval
Manuel da Mota da Silveira Albuquerque	Senhor de engenho	235.940	Tapicura
Manuel da Ponte Rego	Diversos	678.429	
Manuel da Rocha Munis	Lavradores de Açúcar	34.559	Bertioga
Manuel da Rosa (?)	Negociantes e Mercadores	534.193	
Manuel da Silva Caneca (Padre)	Diversos	50.000	
Manuel da Silva da Costa	Negociantes e Mercadores	216.173	
Manuel da Silva da Fonseca	Diversos	601.250	
Manuel da Silva e Souza	Diversos	41.600	
Manuel da Silva Guimarães	Negociantes e Mercadores	1.211.292	
Manuel da Silva Madeira	Diversos	742.277	
Manuel da Silva Marques	Senhor de engenho	434.601	Canavieira
Manuel da Silva Ribeiro	Lavradores de Açúcar	65.000	Arariba
Manuel da Silva Santiago (Padre)	Diversos	1.203.830	
Manuel da Silva Vila Lobo (Padre)	Lavradores de Açúcar	1.853.773	Pindoba
Manuel das Neves e Souza	Lavradores de Açúcar	250.998	Salgado
Manuel de Albuquerque e Souza	Rendeiros de Açúcar	297.059	Baquinha
Manuel de Almeida Ferreira	Diversos	1.719.200	
Manuel de Amorim Lima	Negociantes e Mercadores	562.124	
Manuel de Araujo	Senhor de engenho	207.831	Marauna
Manuel de Araújo Bezerra (Padre)	Diversos	40.947	

APÊNDICES

Manuel de Araujo Cavallante	Lavradores de Açúcar	700	(?)
Manuel de Araujo Lima	Lavradores de Açúcar	92.490	Lobo
Manuel de Azevedo Correa	Lavradores de Açúcar	95.300	São Lourenço
Manuel de Azevedo do Ó	Diversos	60.290	
Manuel de Barros (?)	Senhor de engenho	1.870.274	Palma
Manuel de Barros Pimentel	Lavradores de Açúcar	498.177	Porto Calvo
Manuel de Barros Vanderlei	Senhor de engenho	3.100.314	Santo Brás
Manuel de Chaves Caldas	Senhor de engenho	691.622	Guriau de Cima
Manuel de Freitas Coelho	Diversos	549.817	
Manuel de Freitas Marinho	Diversos	64.000	
Manuel de Jesus	Diversos	60.000	
Manuel de Jesus Maria	Lavradores de Açúcar	87.620	Aguiar
Manuel de Matos Simões	Negociantes e Mercadores	1.044.754	
Manuel de Mello (?)	Negociantes e Mercadores	1.414.016	
Manuel de Mello Albuquerque	Lavradores de Açúcar	5.880	Mato Grosso
Manuel de Mello Bezerra Armoso e Cristovão Vieira de Mello	Lavradores de Açúcar	98.845	Piedade
Manuel de Mello e Castro	Diversos	177.221	
Manuel de Oliveira dos Santos	Diversos	16.522	
Manuel de Oliveira Garrido	Diversos	26.965	
Manuel de Santiago Correa	Senhor de engenho	1.444.022	Sabu
Manuel de Siqueira Torres	Diversos	140.775	
Manuel de Souza Carneiro	Lavradores de Açúcar	238.445	Mocopinho
Manuel de Souza Leão	Rendeiros de Açúcar	48.157	Trapixe
Manuel de Souza Marinho	Diversos	12.209	
Manuel de Souza Pontes	Negociantes e Mercadores	2.106.181	
Manuel de Souza Rios	Negociantes e Mercadores	1.246.423	
Manuel de Torres Bandeira	Lavradores de Açúcar	144.075	Jacaré
Manuel Dias de Oliveira	Lavradores de Açúcar	163.390	Tapirema
Manuel Dias de Souza	Senhor de engenho	131.113	Quilibo
Manuel Dias Monteiro	Senhor de engenho	104.924	Taepe
Manuel Dias Saraiva	Lavradores de Açúcar	156.556	Araribe
Manuel Dias Viana	Diversos	294.289	
Manuel Dinis Pessoa	Lavradores de Açúcar	399.088	Apipucos
Manuel do Canto Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	87.440	Alagoa
Manuel do Espírito Santo Barros	Lavradores de Açúcar	71.770	Camba
Manuel do Nascimento Barata	Diversos	199.792	
Manuel dos Prazeres da Costa	Diversos	12.620	
Manuel dos Santos Correa	Diversos	64.002	
Manuel dos Santos da Silveira	Negociantes e Mercadores	443.554	
Manuel dos Santos Nunes e Oliveira	Diversos	40.000	
Manuel Duarte da Costa	Diversos	57.823	

APÊNDICES

Manuel Esteves de Abreu	Negociantes e Mercadores	1.551.273	
Manuel Fancão Enserrabodes	Lavradores de Açúcar	89.245	Mato Grosso
Manuel Félix Correa	Senhor de engenho	1.952.963	Aguiar
Manuel Félix da Silva	Senhor de engenho	1.636.194	Cacau
Manuel Félix de Paiva Barreto (Padre)	Diversos	116.250	
Manuel Fernandes Antunes Villaça	Negociantes e Mercadores	2.629.269	
Manuel Fernandes da Silva	Diversos	4.000	
Manuel Fernandes de Oliveira	Diversos	239.660	
Manuel Fernandes Lima	Diversos	51.780	
Manuel Ferreira	Diversos	124.310	
Manuel Ferreira Braga	Negociantes e Mercadores	5.349.884	
Manuel Ferreira Chaves	Lavradores de Açúcar	120.000	Apipucos
Manuel Ferreira Colaço (Padre)	Diversos	500	
Manuel Ferreira da Costa	Rendeiros de Açúcar	493.805	Carabacu em Uma
Manuel Ferreira de Arujo	Diversos	38.400	
Manuel Ferreira dos Santos	Diversos	26.100	
Manuel Ferreira Teixeira	Diversos	65.161	
Manuel Ferreira Vieira	Diversos	112.294	
Manuel Francisco da Costa	Lavradores de Açúcar	257.479	Salgado
Manuel Francisco da Cunha	Negociantes e Mercadores	473.173	
Manuel Francisco da Silva	Negociantes e Mercadores	202.810	
Manuel Francisco de Azevedo	Negociantes e Mercadores	1.130.178	
Manuel Francisco de Souza	Lavradores de Açúcar	125.897	Boa Sica
Manuel Francisco dos Santos	Negociantes e Mercadores	146.240	
Manuel Francisco dos Santos Seixas	Senhor de engenho	3.462.595	Una
Manuel Francisco Lumachi	Senhor de engenho	9.988.600	Miranda
Manuel Francisco Monteiro	Diversos	75.000	
Manuel Francisco Rocha	Diversos	264.123	
Manuel Freire de Souza	Lavradores de Açúcar	148.747	Guitiduba
Manuel Freire Maris	Diversos	329.510	
Manuel Garcia Velho do Amaral (Padre)	Diversos	3.031.667	
Manuel Gomes da Cruz	Lavradores de Açúcar	53.927	Garapu
Manuel Gomes da Cunha	Senhor de engenho	813.132	Tracunhaem
Manuel Gomes de Barras	Lavradores de Açúcar	135.600	Paropiu
Manuel Gonçalves de Mello	Diversos	150.740	
Manuel Gonçalves dos Santos	Diversos	4.863.364	
Manuel Gonçalves Lobo de Faria	Lavradores de Açúcar	37.975	Matapagipe
Manuel Gonçalves Moreira	Lavradores de Açúcar	38.980	Suasuna
Manuel Gonçalves Raimundo	Diversos	39.988	
Manuel Gonçalves Rodrigues	Diversos	84.824	

APÊNDICES

Manuel João de Macedo	Senhor de engenho	141.900	Rio Termoso
Manuel Joaquim Pereira Coimbra (Padre)	Diversos	175.092	
Manuel José Cabral de Mello	Negociantes e Mercadores	10.323.491	
Manuel José da Assunção	Diversos	150.000	
Manuel José da Silva	Diversos	74.410	
Manuel José de Azevedo	Diversos	677.541	
Manuel José de Gouvea	Diversos	2.303.755	
Manuel José de Lima	Negociantes e Mercadores	1.411.538	
Manuel José dos Santos	Negociantes e Mercadores	20.486.471	
Manuel José Ferreira	Diversos	470.344	
Manuel José Martins	Negociantes e Mercadores	2.223.106	
Manuel Lopes de Abreu Lage	Diversos	314.567	
Manuel Lopes Pimentel	Diversos	7.500	
Manuel Lopes Santiago	Diversos	711.768	
Manuel Lopes Viana	Senhor de engenho	927.679	Camaragibe
Manuel Luis da Rocha	Lavradores de Açúcar	123.223	Pinerama
Manuel Luis dos Reis	Lavradores de Açúcar	5.241	Masaramduba
Manuel Machado	Lavradores de Açúcar	33.000	Algodoaes
Manuel Marques do Monte Carmelo (Padre)	Diversos	405.047	
Manuel Martins Beiris	Diversos	631.383	
Manuel Martins Campos	Lavradores de Açúcar	45.226	Bonita
Manuel Martins de Almeida	Negociantes e Mercadores	11.600	
Manuel Martins de Oliveira	Lavradores de Açúcar	35.307	Caiara
Manuel Martins de Souza	Rendeiros de Açúcar	301.169	Palheta
Manuel Maurício Tavares	Fabricantes de Sola e Atanados	225.346	Fabricante de Sola
Manuel Mendes de Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	53.498	Pendoval
Manuel Mendes Pereira	Senhor de engenho	189.615	Conceição
Manuel Monteiro Álvres	Negociantes e Mercadores	1.550.571	
Manuel Muniz Tavares	Negociantes e Mercadores	4.815.049	
Manuel Narciso de Souza	Negociantes e Mercadores	14.947	
Manuel Neto Carneiro Leão	Senhor de engenho	2.890.238	São Brás
Manuel Nunes das Neves	Diversos	196.962	
Manuel Pacheco de Paiva	Diversos	128.522	
Manuel Pacheco Pimentel	Senhor de engenho	1.056.519	Santa Ana
Manuel Pedro Soares de Almeida	Diversos	39.643	
Manuel Peixoto Guimarães	Diversos	420.729	
Manuel Penoso de Albuquerque (Padre)	Lavradores de Açúcar	146.360	Aleluia
Manuel Pereira Butel	Lavradores de Açúcar	75.400	Brejo

APÊNDICES

Manuel Pereira da Silva	Lavradores de Açúcar	282.360	Pantarra
Manuel Pereira de Azevedo	Diversos	2.573.570	
Manuel Pereira de Jesus	Diversos	125.402	
Manuel Pereira do Rego	Diversos	109.825	
Manuel Pereira dos Santos Magalhães	Lavradores de Açúcar	2.278.892	Araripe
Manuel Pereira Dutra	Senhor de engenho	245.298	Cacau
Manuel Pereira Martins	Negociantes e Mercadores	142.451	
Manuel Pereira Sole	Negociantes e Mercadores	2.302.453	
Manuel Pinheiro de Fontoura	Diversos	1.124.177	
Manuel Ribeiro de Mello	Lavradores de Açúcar	886.561	Algodoaes
Manuel Rodrigo Maris	Diversos	602.036	
Manuel Rodrigues Campelo	Senhor de engenho	760.887	(?)
Manuel Rodrigues de Abreu	Diversos	6.048	
Manuel Rodrigues de Queiros	Diversos	27.040	
Manuel Rodrigues Guimarães Queiros de Ataíde	Diversos	60.500	
Manuel Rodrigues Lamenha	Rendeiros de Açúcar	319.927	Maranhão
Manuel Rodrigues Machado Portela	Senhor de engenho	6.681.638	Aldeia em Serenha
Manuel Rodrigues Monteiro	Diversos	62.133	
Manuel Rodrigues Pimentel	Diversos	54.086	
Manuel Rodrigues Ventura	Lavradores de Açúcar	212.400	Tapipoca
Manuel Simões de Vasconcelos	Diversos	40.095	
Manuel Soares da Cunha Xação	Diversos	305.661	
Manuel Soares de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	255.362	Ubaca
Manuel Soares de Mello	Lavradores de Açúcar	151.920	Masangana
Manuel Soares Veigas	Lavradores de Açúcar	1.641.871	Xangua
Manuel Tavares da Costa Pereira	Lavradores de Açúcar	150.000	Piaba
Manuel Tavares de Abreu	Lavradores de Açúcar	2.560	Samba
Manuel Teixeira de Abreu	Diversos	6.019	
Manuel Teixeira de Moraes	Negociantes e Mercadores	1.794.477	
Manuel Teixeira Lima	Lavradores de Açúcar	590.709	Cacau
Manuel Teixeira Pacheco	Diversos	534.070	
Manuel Teles de Mello	Lavradores de Açúcar	197.767	Camaragibe
Manuel Vaz da Silva	Diversos	391.976	
Manuel Vaz da Silva	Lavradores de Açúcar	58.000	Poço Redondo
Manuel Vicente de Siqueira	Diversos	201.504	
Marçal Coelho Lopes	Diversos	3.431.235	
Marcelino Martins Alpuem	Senhor de engenho	558.959	Pau Amarelo
Marcos Cavalcante de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	491.441	Sargi
Marcos da Costa e Oliveira	Lavradores de Açúcar	27.200	Velho
Marcos de Oliveira Gois	Diversos	18.850	
Marcos Rodrigues Para (Padre)	Lavradores de Açúcar	5.097	Diamante
Margarida da Fonseca (Dona)	Diversos	122.283	

APÊNDICES

Maria da Conceição e Mello (Dona)	Diversos	3.252.456	
Maria das Neves de Jesus	Diversos	53.475	
Maria de Mello (Dona)	Diversos	75.000	
Maria Dias de Mendonça (Dona)	Diversos	80.750	
Maria Francisca (Dona)	Senhor de engenho	270.641	Sermande
Maria Francisca Lins (Dona)	Lavradores de Açúcar	485.485	Piabas
Maria Madalena de Lima (Dona)	Senhor de engenho	317.967	Pituba
Maria Madalena de Sá Moraes	Senhor de engenho	689.813	Macaxeira
Maria Marques do Sacramento (Dona)	Senhor de engenho	101.014	Piedade
Maria Pacheco Vieira (Dona)	Diversos	164.835	
Martinho dos Santos Leal	Diversos	783.906	
Martinho Fernandes Lima	Lavradores de Açúcar	138.880	São Francisco
Martinho Ferreira de Sampaio	Diversos	620.000	
Martinho João Torres (Padre)	Lavradores de Açúcar	208.790	Arariba
Martinho Teixeira Cabral	Lavradores de Açúcar	25.550	Cacau
Mateus da Cunha Paes	Negociantes e Mercadores	612.747	
Mateus de (?) Barbosa	Negociantes e Mercadores	4.207.057	
Mateus de Aguiar	Diversos	30.814	
Matias Alves Ferreira	Senhor de engenho	7.479.387	Tanataupe
Matias Cardoso	Lavradores de Açúcar	237.518	Paço
Matias da Costa Meneses	Lavradores de Açúcar	1.325.232	Massangana
Matias da Gama Cabral	Lavradores de Açúcar	433.250	Tiberi
Matias de Souza Correa	Diversos	88.854	
Matias Dinis	Diversos	615.779	
Matias do Rego Cavalcanti	Diversos	59.310	
Matias Gonçalves Guerra	Diversos	22.830	
Matias Leal de Lemos	Lavradores de Açúcar	124	Barreiras
Matias Rodrigues Luz	Diversos	2.732	
Mauricio Gomes do Monte	Lavradores de Açúcar	115.213	Cuceiras
Maximiniano Pereira Ferras	Diversos	250.342	
Máximo de Oliveira	Lavradores de Açúcar	289.170	São Bernardo
Miguel Aciole	Lavradores de Açúcar	249.295	São Brás
Miguel Alves de Paiva	Lavradores de Açúcar	53.039	Camusim
Miguel da Cunha Ferreira Santo Maior	Diversos	873.688	
Miguel de Mello Bezerra de Andrade	Lavradores de Açúcar	379.522	Sipo
Miguel de Moura do Alto	Lavradores de Açúcar	5.903	Aguiar
Miguel de Queiros Madureira	Lavradores de Açúcar	27.086	Mandioca
Miguel de Souza Pontes	Lavradores de Açúcar	152.090	Angolim
Miguel do Couto	Diversos	55.100	
Miguel dos Anjos	Diversos	9.310	
Miguel Ferreira Barros (Padre)	Senhor de engenho	185.827	Água Fria em São Lourenço
Miguel Ferreira de Mello	Lavradores de Açúcar	160.000	Ana

APÊNDICES

Miguel Ferreira Guimarães	Diversos	305.810	
Miguel Francisco Cabral	Negociantes e Mercadores	2.561.394	
Miguel Francisco Gonçalves	Negociantes e Mercadores	928.332	
Miguel Francisco Guimarães	Lavradores de Açúcar	137.206	Mascate
Miguel Inácio Vieira de Lacerda	Lavradores de Açúcar	146.144	Prujau
Miguel Joaquim Correa Prata	Diversos	70.000	
Miguel Joaquim Machado	Diversos	250.890	
Miguel José de Almeida Ferreira Braga	Negociantes e Mercadores	879.440	
Miguel José Ribeiro	Diversos	1.621.591	
Miguel Julio Dantas Monteiro	Negociantes e Mercadores	278.398	
Miguel Lopes Madeira	Senhor de engenho	936.161	São Miguel
Miguel Machado Freire	Diversos	2.805.807	
Miguel Mendes de Queiros	Lavradores de Açúcar	49.650	Pau de Alho
Miguel Nunes Andrade	Lavradores de Açúcar	362.940	Tiberi
Miguel Pessoa de Vasconcelos	Lavradores de Açúcar	110.971	Porto Calvo
Miguel Ribeiro Ribas (Padre)	Senhor de engenho	162.139	Cabo
Miguel Rodrigues Barbosa	Negociantes e Mercadores	148.251	
Miguel Soares de Brito	Lavradores de Açúcar	77.170	Matapagipe
Misericórdia do Recife	Diversos	189.499	
Mosteiro de São Bento de Olinda	Diversos	17.859	
Narciso José Tinoco	Diversos	24.000	
Nicolau Coelho Lacerda	Lavradores de Açúcar	1.633.555	Prujau
Nicolau de Souza Simões	Diversos	120.187	
Nicolau Gomes	Lavradores de Açúcar	15.545	Poço
Nicolau Jaques da Costa	Diversos	56.810	
Nicolau Rodrigues da Conceição	Diversos	75.977	
Nicolau Vaz Salgado	Diversos	850.246	
Ordem Terceira do Carmo do Recife	Diversos	199.363	
Pascoal Martins da Costa	Diversos	323.291	
Patrício José de Oliveira	Diversos	9.219.556	
Patrício Miguel da Nobrega (Padre)	Diversos	10.000	
Paulo Caetano de Albuquerque	Senhor de engenho	1.019.438	Muribeca
Paulo Guedes Alcanforado	Diversos	174.435	
Paulo Pereira de Guimarães	Diversos	8.053.054	
Pedro Alves Campo	Diversos	43.415	
Pedro Cavalcante de Albuquerque	Senhor de engenho	2.027.276	(?)
Pedro Cavalcante de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	210.000	Sibiro
Pedro Celestino de Souza	Lavradores de Açúcar	101.638	Polixo
Pedro Correa de Castro	Lavradores de Açúcar	41.220	Tapura
Pedro da Cunha de Andrade	Diversos	422.338	
Pedro das Neves Silva	Lavradores de Açúcar	24.960	Mandioca
Pedro de Albuquerque e Mello (Padre)	Rendeiros de Açúcar	333.654	Tapirema

APÊNDICES

Pedro de Alcantara	Lavradores de Açúcar	8.000	
Pedro Fagundes	Diversos	55.000	
Pedro Fernandes Gama	Diversos	1.718.109	
Pedro Fernandes Pinto	Lavradores de Açúcar	256.348	Massangame
Pedro Gomes da Cruz	Lavradores de Açúcar	13.740	Quimbi
Pedro Jorge de Souza	Senhor de engenho	666.358	Priuli
Pedro José da Costa Barros	Diversos	416.458	
Pedro José de Barros (Padre)	Senhor de engenho	453.000	Boiso
Pedro José de Lacerda	Lavradores de Açúcar	2.124.710	Aradu
Pedro José Mainarte	Diversos	254.692	
Pedro Lopes de Veras	Rendeiros de Açúcar	328.795	Bom Jesus
Pedro Marinho Falcão	Senhor de engenho	3.719.580	Santo Estevão
Pedro Nunes Andrade	Lavradores de Açúcar	484.220	Masangano
Pedro Orneles Pessoa	Lavradores de Açúcar	363.336	Novo Iguaçu
Pedro Paulo da Costa	Lavradores de Açúcar	74.000	Poço
Pedro Pereira da Costa	Diversos	300.500	
Pedro Pimentel Cavalcante	Lavradores de Açúcar	354.693	Burunhaem
Pedro Ribeiro da Silva	Senhor de engenho	325.643	Conceição
Pedro Teixeira Cavalcante	Senhor de engenho	982.186	Vicente Campelo
Pedro Velho Barreto	Senhor de engenho	7.075.021	Apipucos
Pedro Vidal	Negociantes e Mercadores	501.285	
Prudente Pessoa da Veiga	Lavradores de Açúcar	274.035	Novo
Raimundo José Muniz	Negociantes e Mercadores	758.138	
Raimundo Viera (?) Delgado Perdigão	Negociantes e Mercadores	2.309.640	
Regente do Hospital do Recife	Diversos	74.086	
Reinaldo Gomes Pedrosa	Senhor de engenho	604.418	Cacicule
Reinaldo Pereira	Lavradores de Açúcar	268.780	Panirão
Ricardo Falcão de Souza	Senhor de engenho	4.997	Santo Antônio das Matas
Rodrigo de Barros Pimentel	Lavradores de Açúcar	1.051.650	Pirapame
Rodrigo de Barros Pimentel	Lavradores de Açúcar	280.365	Porto Calvo
Romião Tavares	Lavradores de Açúcar	186.437	Araripe
Roque de Moraes Liberal	Diversos	644.981	
Rosa Ferreira (Dona)	Diversos	13.018	
Salvador Coelho do Monte Albuquerque	Senhor de engenho	4.763.120	Pilribu
Salvador de Azevedo Pessoa	Lavradores de Açúcar	326.400	Cutumguba
Salvador de Souza Braga	Negociantes e Mercadores	2.773.512	
Salvador Pereira Rosa	Diversos	214.614	
Salvador Tavares de Souza	Diversos	68.450	
Santos de Castro e Souza	Diversos	370.720	
Sebastião Bezerra Cavalcante	Diversos	365.089	
Sebastião Carneiro da Cunha	Lavradores de Açúcar	224.271	Espirito Santo
Sebastião Correa Lima	Lavradores de Açúcar	30.438	Goiana Grandre

APÊNDICES

Sebastião da Costa Calado	Lavradores de Açúcar	60.332	Masangano
Sebastião da Silva (?)	Negociantes e Mercadores	2.157.890	
Sebastião de Barros de Mello	Senhor de engenho	706.055	Manbucaba
Sebastião de Carvalho Andrade	Diversos	1.312.887	
Sebastião Gomes da Fonseca	Lavradores de Açúcar	2.445.966	Caraúma
Sebastião Inácio Lins	Senhor de engenho	1.128.736	Camaragibe
Sebastião José de Almeida	Negociantes e Mercadores	942.571	
Sebastião José Teixeira Caldeira	Diversos	518.161	
Sebastião Lins Vanderlei	Senhor de engenho	547.193	Morro
Sebastião Lopes Vidal	Lavradores de Açúcar	654.870	Mangoio
Sebastião Marques da Vergins	Diversos	124.172	
Sebastião Mauricio Vasconcelos	Senhor de engenho	1.471.636	Várzea Grande
Sebastião Pereira de Brito	Diversos	839.816	
Sebastião Pereira Lima	Senhor de engenho	413.954	Flamiga
Sebastião Simões Branquinho	Diversos	9.525	
Sebastião Xavier do Rosário	Lavradores de Açúcar	179.474	Mandubaca
Senado da câmara em Serinhaém	Diversos	5.400	
Serafim da Silva	Lavradores de Açúcar	199.720	Perasiame
Silvestre Antônio Lage	Lavradores de Açúcar	1.046.034	Amparo
Simão Correa Lima	Senhor de engenho	962.369	Paepe
Simão dos Santos (?)	Negociantes e Mercadores	2.650.526	
Simão Ribeiro Ribas (Padre)	Lavradores de Açúcar	472.361	Cabo
Suterio da Silva Brandão	Lavradores de Açúcar	85.681	Santo Antônio
Suzana da Silva	Diversos	629.391	
Teodoro José da Silva Pereira	Diversos	50.039	
Teodósio Cardoso de Sá	Lavradores de Açúcar	28.065	Camaragibe
Teodósio Cavalcante de Albuquerque	Lavradores de Açúcar	104.203	Lourenço
Tomás de Luna Freire (Padre)	Lavradores de Açúcar	137.090	Casa Forte
Tomás Fernandes Caldas	Senhor de engenho	747.244	Val Termo
Tomás Ferreira Marques	Diversos	34.693	
Tomás Ferreira Villa Nova	Diversos	67.190	
Tomás Lourenço da Costa	Negociantes e Mercadores	314.742	
Tomás Peixoto Viegas	Diversos	14.216	
Tomé Correa de Araujo	Senhor de engenho	244.000	Abiha
Tomé de Oliveira Goes	Senhor de engenho	7.127.854	Pendoba
Tomé Leitão de Visosa	Senhor de engenho	655.971	Aracu
Tomé Pimentel	Diversos	158.927	
Tomé Ribeiro Fernandes	Lavradores de Açúcar	2.314	Beijari
Tomé Teixeira Ribeiro	Senhor de engenho	939.408	Boicana
Urbano da Silva Vasconcelos	Senhor de engenho	2.432.475	Alagoas
Valério José dos Santos	Senhor de engenho	2.142.206	Marituba
Vasco Vaz da Silva	Lavradores de Açúcar	230.000	Cambe

APÊNDICES

Vasco Vaz da Silva (Padre)	Diversos	600	
Ventura Afonso Guimarães	Diversos	37.836	
Ventura Coelho	Diversos	1.418.117	
Vicente Borges Gorjão	Senhor de engenho	432.400	Ibura
Vicente Cardoso Boliciro	Diversos	1.299.665	
Vicente da Silva Fialho	Diversos	4.170.351	
Vicente Dias Vieira	Lavradores de Açúcar	46.700	Araripe
Vicente Elias do Amaral	Diversos	164.885	
Vicente Ferreira da Silva	Lavradores de Açúcar	266.996	Pirapamba
Vicente Gorjão	Negociantes e Mercadores	1.672.374	
Vicente José da Silva Portela	Diversos	62.724	
Vicente Teixeira Ribeiro	Lavradores de Açúcar	43.480	Campelo
Virgínio Gomes Lisboa	Diversos	691.157	
Vitoriano Ferreira da Silva	Rendeiros de Açúcar	1.235.509	Paulista
Vitoriano Gomes Maciel	Senhor de engenho	2.537.858	Bom Jardim
Zacarias da Fonseca	Lavradores de Açúcar	416.321	Santo Estevão
Zacarias Leitão de Albuquerque e Inácio de Brito Pereira	Senhor de engenho	3.312.435	Bringa
Total		1.451.309.529	

A tabela abaixo mostra as dívidas por setor.

Setores	Nº de pessoas	Dívidas
Negociantes e mercadores	208	406.383.688
Diversos	727	424.983.870
Senhores de engenho	253	394.689.840
Rendeiros de Açúcar	54	43.380.182
Lavradores de Açúcar	541	139.889.904
Fabricantes de Sola e Atanados	12	41.982.045
Total	1.795	1.451.309.529

Apêndice VII – Embarcações de Pernambuco para Angola e Costa da Mina entre 1761 e 1769

Embarcações da CGPP e suas principais mercadorias que saíram de Pernambuco em direção aos portos africanos. Fonte: 1771, janeiro, 17, Lisboa ESCRITO de Joaquim Inácio da Cruz ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Martinho de Melo e Castro, remetendo as cópias de papéis referentes a um processo acerca da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, os problemas que tem tido com o povo de Pernambuco, os rendimentos da dita companhia e a produção dos principais gêneros comercializados. Anexos: 9 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 110, D. 8507.

Data	Destino	Embarcações	Arrobas de açúcar	Rolos de Tabaco	Pipas de água ardente
29/01/1761	Angola	Corveta Santíssimo Sacramento	69		100
18/03/1761	Angola	Corveta Rozário e Santo Antônio	129,5		50
14/04/1761	Angola	Corveta Nossa Senhora da Guia	91		60
08/01/1762	Angola	Corveta Santíssimo Sacramento		10	125
01/03/1762	Angola	Corveta Guia	164,5	51	96
10/04/1762	Angola	Corveta Rozário	140	71	114
03/11/1762	Angola	Corveta Santíssimo Sacramento	84,5		125
08/02/1763	Angola	Corveta Guia	115		96
14/03/1763	Angola	Corveta Rozário			16
07/05/1763	Angola	Corveta Sacramento	133,5		80
08/10/1763	Angola	Corveta Santo Antônio	255,5		110
16/12/1763	Angola	Corveta Guia			82
31/01/1764	Angola	Corveta Natividade			120
03/03/1764	Angola	Corveta Rozário			100
17/04/1764	Angola	Corveta Sacramento			120
05/10/1764	Angola	Sumaca Rozário			65
07/12/1764	Angola	Corveta Guia		2	60
23/02/1765	Angola	Galera Bom Fim			70
23/04/1765	Angola	Corveta Rozário		17	58
12/11/1765	Angola	Galera Conceição da Ponte			100
20/12/1765	Angola	Corveta Guia			80
26/03/1766	Angola	Sumaca Rozário			78
30/04/1766	Angola	Galera Bom Fim e São Pedro	87		108
03/10/1766	Angola	Corveta Boa Fortuna	78		18
19/11/1766	Angola	Corveta Guia	90,5		
31/01/1767	Angola	Corveta Sacramento	67		74
11/04/1767	Angola	Corveta Rozário			71
05/12/1767	Angola	Corveta Guia	42,5		48
20/02/1768	Angola	Corveta Sacramento	96		100

APÊNDICES

02/04/1768	Angola	Corveta Rozário			80
10/10/1768	Angola	Corveta Guia			53
24/01/1769	Angola	Corveta Sacramento			90
18/03/1769	Angola	Corveta Guia			60
26/10/1769	Angola	Corveta e Sacramento			60
14/09/1761	Costa da Mina	Galera Conceição da Ponte	35	2397	20
02/10/1762	Costa da Mina	Corveta Santo Antônio	39,5	3764	14
13/05/1763	Costa da Mina	Galera Conceição da Ponte	20	3011	10
24/09/1763	Costa da Mina	Sumaca Rozário	289	1403	4
06/07/1764	Costa da Mina	Galera Conceição da Ponte	65,5	3151	6
17/05/1765	Costa da Mina	Corveta Natividade	56,5	3028	3
01/10/1765	Costa da Mina	Corveta Sacramento	47,5	2538	4
07/03/1766	Costa da Mina	Corveta Rozário e Santo Antônio	32	2414	3
07/10/1766	Costa da Mina	Corveta Natividade	33,5	2566	7
18/05/1767	Costa da Mina	Galera Bom Fim	50	4657	20
20/07/1767	Costa da Mina	Sumaca Rozário	32	1896	6
29/08/1768	Costa da Mina	Corveta Natividade	40	2567	20
06/07/1769	Costa da Mina	Corveta Natividade	36,5	3154	10
17/10/1769	Costa da Mina	Corveta Rozário e Santo Antônio	39	2499	3

Apêndice VIII – Primeiros acionistas da CGPP, 1759-1763

Fonte: ANTT. CGPP. Livro das Ações Número 1 (Livro 437) ao Número 12 (Livro 449).

Nome	Valores das ações (réis)
Agostinha Teodora de Mouro	800.000
Agostinho da Silva Guimarães	800.000
Agostinho de Barros Araújo	800.000
Agostinho de Novaes Campos	800.000
Alberto Borches	6.000.000
Alberto Maier	24.000.000
Alexandre Antônio Bom	1.600.000
Alexandre de Barbosa e Souza	4.000.000
Álvaro de Souza	2.400.000
Amaro Francisco Guimarães	4.000.000
Ambrózio Ferreira da Silva	800.000
Ana Joaquina Soares da Rocha	800.000
Anastácio de Carvalho	4.000.000
Anselmo José da Cruz	24.000.000
Antônio Alves da Cunha Araújo	4.000.000
Antônio Alves de Souza	2.000.000
Antônio Cardoso dos Santos	1.200.000
Antônio Cardoso Saldanha	4.000.000
Antônio Carneiro Leão	400.000
Antônio da Costa Cardoso	4.400.000
Antônio da Costa Soares	400.000
Antônio da Cunha Souto Maior	800.000
Antônio da Silva Gama	800.000
Antônio da Silva Pereira	4.000.000
Antônio de Araújo Gomes	4.000.000
Antônio de Souza Barroso	400.000
Antônio de Souza Pires	400.000
Antônio dos Santos Pinto	28.400.000
Antônio Durães de Faria	4.000.000
Antônio Ferreira da Silva Valongo	400.000
Antônio Francisco Monteiro	4.000.000
Antônio Gomes Marques	4.800.000
Antônio José	4.000.000
Antônio José Brandão	4.000.000
Antônio José da Cunha	800.000
Antônio José de Miranda	400.000
Antônio José dos Santos	4.000.000
Antônio José Machado de Azevedo Carmona	400.000

APÊNDICES

Antônio José Souto	4.000.000
Antônio Lopes Guimarães	800.000
Antônio Lourenço Mendes	400.000
Antônio Machado de Azevedo Carmona	400.000
Antônio Martins Bastos	800.000
Antônio Mendes Guimarães	400.000
Antônio Moreira da Cruz	1.600.000
Antônio Moreira Dias	4.800.000
Antônio Moreira Pegas	1.200.000
Antônio Nunes Galvão	4.000.000
Antônio Pereira de Almeida	400.000
Antônio Pereira Pinto de Esa	6.400.000
Antônio Pinheiro Salgado	4.000.000
Antônio Pinto	1.600.000
Antônio Pinto Lopes	400.000
Antônio Ribeiro da Costa Guimarães	1.200.000
Antônio Ribeiro de Souza Pereira	2.000.000
Antônio Rodrigues da Silva Prasa	4.800.000
Antônio Rodrigues Pontes	400.000
Arnaldo João Vanzeler	1.600.000
Baltazar dos Reis	4.800.000
Bartolomeu Fernandes Guimarães	400.000
Bartolomeu Sunher	4.000.000
Belchior de Araújo Costa	4.000.000
Bento da Costa Silva	800.000
Bento Gomes	4.000.000
Bento José Alves	5.200.000
Bento Maciel da Silva	4.000.000
Bernardo Carneiro de Alcaçova	3.200.000
Bonifácio Alberto de Oliveira	4.000.000
Bras de Abreu Guimarães	1.200.000
Bras Fernandes da Silva	400.000
Bras Ferreira Maciel	4.400.000
Brizilda Teresa da Conceição Souza Bandeira	800.000
Caetano Alberto Ferreira	4.000.000
Caetano Correa Seixas	5.200.000
Caetano de Souza	4.000.000
Caetano Jerônimo	4.000.000
Caetano José Coelho da Silva	2.000.000
Caetano Varela Leite	400.000
Carlos Antônio da Silva Franco	800.000
Carlos Vieira de Mello e Sampaio	4.000.000
Crispim Dias Parente	4.000.000
Cristiano Treze Lisboa	4.000.000
Custódio dos Santos Alves Brito	4.000.000

APÊNDICES

Damazo Coelho	4.000.000
Daniel Gildemeester	51.600.000
David Purry e Companhia	8.000.000
Domingos Cardoso Portela	400.000
Domingos da Costa Monteiro	2.800.000
Domingos de Cid e Castro	800.000
Domingos de Villas Boas	4.000.000
Domingos Dias da Silva	4.000.000
Domingos Fernandes da Cruz Lada	400.000
Domingos Ferreira da Veiga	2.000.000
Domingos Francisco Chaves	2.000.000
Domingos Francisco da Silva Guimarães	400.000
Domingos Francisco Guimarães	4.000.000
Domingos Francisco Pena	4.000.000
Domingos Gomes da Costa	4.000.000
Domingos Gonçalves Barreiros	800.000
Domingos Gonçalves da Costa	400.000
Domingos José Nogueira	2.000.000
Domingos Luis da Costa	4.800.000
Domingos Martins de Aguiar	400.000
Domingos Mendes	4.000.000
Domingos Pires Martins	400.000
Domingos Ramos da Cruz	400.000
Domingos Ribeiro Guimarães	400.000
Elias Perochom	14.400.000
Estevam José de Almeida	4.800.000
Faustina Maria das Chagas	800.000
Felipe Hockel	16.000.000
Felix Teixeira de Matos	10.800.000
Fernando Rodrigues dos Santos	4.000.000
Francisca Antônia Margarida da Silveira de Faria	800.000
Francisca Paula da Câmara	1.200.000
Francisco Álvares Ferreira	400.000
Francisco Antônio da Silva e Almeida	800.000
Francisco Aurélio Teixeira	4.000.000
Francisco Barbosa dos Santos	4.000.000
Francisco Cardia Neto	400.000
Francisco Carneiro de Sampaio	4.000.000
Francisco da Silva Lisboa	4.800.000
Francisco de Barros Magalhães Araújo Teixeira Omem	800.000
Francisco de Cerqueira Moniz	800.000
Francisco de Paula Leque	4.000.000
Francisco de Souza Batista	800.000
Francisco Ferreira Rocha	4.000.000
Francisco Gomes da Cunha	4.000.000

APÊNDICES

Francisco Gomes Loures	800.000
Francisco José Lopes	4.000.000
Francisco Machado de Oliveira Barros	4.000.000
Francisco Manuel Calvete	4.000.000
Francisco Manuel Correia de Lacerda Figueiroa Pinto	2.000.000
Francisco Marcelino de Gouvea	4.000.000
Francisco Martins Braga	2.000.000
Francisco Martins da Luz	4.000.000
Francisco Nicolau Roncão	4.000.000
Francisco Rabelo Lopes	1.200.000
Francisco Ribeiro Ribas	400.000
Francisco Rodrigues da Silva Praça	800.000
Francisco Torres de Aguiar	400.000
Francisco Treze	2.400.000
Francisco Vito Dantas da Fonseca	4.000.000
Francisco Xavier Aranha	2.000.000
Francisco Xavier Fettel	4.000.000
Gaspar Barbosa Carneiro	6.000.000
Geraldo Braamcamp	4.000.000
Giraldo Tavares da Silva	400.000
Gonçalo Pereira Delgado	400.000
Gonçalo Ribeiro dos Santos	4.000.000
Gregório de Oliveira	1.200.000
Gregório José	2.000.000
Guilherme Ferreira Maciel	4.000.000
Henrique Álvares Ribeiro	400.000
Henrique Martins	4.000.000
Herdeiros de Manuel Peixoto da Silva	4.400.000
Hintz Hempel & Nootnagel	6.000.000
Inácio Antônio Henquel e Pedro Henquel	1.200.000
Inácio de Sá	800.000
Inácio Ferreira Souto	800.000
Inácio Joaquim de Moura Batista Vicoso	8.800.000
Inácio Pedro Quintela	16.000.000
Irmandade do S. S. da Freguesia de N. S. da Ajuda	800.000
Iszabel Florencia dos Espírito Santo	4.000.000
Jacinto Antônio da Silveira	800.000
Jacob Pedro Araufs	6.000.000
Jacome Ratton Pai	4.000.000
Jacome Rodrigues Teixeira	400.000
Jerônimo Dias Coelho	400.000
Joana Teresa de Almeida	1.200.000
João Álvares Couto	4.000.000
João Antônio Borchers	4.000.000
João Antônio Gori	400.000

APÊNDICES

João Bernardo Gonzaga	2.000.000
João Bues	4.800.000
João Correa da Silva de Figueiredo Castelo Branco de Moraes Tenreiro	8.000.000
João Coutinho dos Santos	4.000.000
João da Costa Monteiro Júnior	4.000.000
João da Cunha Neves	4.000.000
João da Silva Ledo	1.200.000
João de Almeida Guimarães	400.000
João de Araújo Lima	800.000
João de Araújo Motta	9.600.000
João de Bastos Maia Pereira	4.000.000
João de Campos Silva	400.000
João de Castro Guimarães	4.800.000
João de Matos Beranger	4.800.000
João de Oliveira Gouvim	14.400.000
João de Souza Mello	4.000.000
João Duarte de Faria	3.600.000
João Evangelista de Maris Sarmento	2.000.000
João Fernandes da Costa	400.000
João Fernandes de Oliveira	40.000.000
João Ferreira Betencourt e Sá	1.600.000
João Ferreira de Sampaio	400.000
João Ferreira Dias	400.000
João Francisco Bolina	400.000
João Francisco Marinho	400.000
João Gabriel Lobo	2.400.000
João Geraldo Burmestre	4.000.000
João Gomes de Azevedo	400.000
João Gomes Ferreira	400.000
João Gonçalves da Costa	4.000.000
João Gonçalves da Silva	4.000.000
João Henriques Martins	8.000.000
João José Villa Nova	400.000
João Lopes Ferras	400.000
João Luis Cardoso	1.200.000
João Luis de Oliveira	4.000.000
João Luis Serra	4.000.000
João Martins de Araújo	400.000
João Monteiro da Costa	400.000
João Pereira de Carvalho	400.000
João Pinto Ribeiro	400.000
João Ribeiro Lima	800.000
João Ritte de Araújo	4.000.000
João Rodrigues Caldas	4.000.000
João Rodrigues Colaço	2.000.000

APÊNDICES

João Rodrigues Vale e Peres	2.000.000
João Rodrigues Valle	2.000.000
João Roque Jorge	4.000.000
João Salgado Cruz	400.000
João Teixeira de Barros	4.400.000
João Xavier Teles	8.000.000
Joaquim Inácio da Cruz	2.400.000
Joaquim José de Castro	800.000
Joaquim Machado de Almeida	400.000
Joaquim Ricardo Silva	4.000.000
Joquim Rodrigues Vieira Botelho	4.000.000
José Alves Bandeira	4.000.000
José Alves da Cruz	400.000
José Alves da Silva	1.600.000
José Alves de Mira	4.800.000
José Alves Moreira	4.000.000
José Antônio Ferreira	800.000
José Bento de Magalhães	1.200.000
José Bento Leitão	4.000.000
José Bento Magalhães	400.000
José Botelho	400.000
José Caetano Soares de Vasconcelos	800.000
José Carneiro de Sampaio	4.800.000
José Correia de Freitas	1.600.000
José Correia Maia	400.000
José da Costa Ribeiro	11.200.000
José da Silva de Carvalho	1.200.000
José da Silva Leque	4.000.000
José de Abreu Lisboa	1.600.000
José de Amorim Lisboa	2.000.000
José de Azevedo	4.000.000
José de Faria Guimarães	800.000
José de Freitas da Rocha	800.000
José de Pinho e Souza	6.800.000
José de Sá de Carvalho	800.000
José de Seabra e Silva	800.000
José de Souza e Abreu	4.000.000
José Dias Parente	4.000.000
José Domingues	4.400.000
José dos Reis	4.000.000
José dos Santos Rodrigues	4.000.000
José Duarte de Faria	400.000
José Ferreira da Fonseca	4.000.000
José Francisco da Cruz	8.000.000
José Francisco da Cruz Alagoa	37.600.000

APÊNDICES

José Gonçalves de Souza	5.600.000
José Henriques	4.000.000
José Henriques Martins	4.000.000
José Joaquim Soares de Andrade	1.200.000
José Lopes Bandeira	2.000.000
José Lopes da Costa	800.000
José Lopes Ferreira	4.000.000
José Manuel de Mendonça	4.000.000
José Monteiro de Carvalho	4.000.000
José Pereira de Barros	400.000
José Pereira de Brito	1.600.000
José Pinho de Souza	400.000
José Pinto de Meireles	4.000.000
José Pinto Vieira	1.200.000
José Pires Lopes Guimarães	400.000
José Rodrigues Bandeira	22.400.000
José Rodrigues Esteves	4.000.000
José Vaz Salgado	4.000.000
Josefa da Assunção Nogueira	2.400.000
Leandro de Castro	800.000
Leonardo dos Santos Pinto	4.000.000
Lourenço Barbosa de Almeida	400.000
Lucas Fernandes de Castro	4.000.000
Ludero Mius	8.000.000
Luis Antônio Souto	4.000.000
Luis Coelho do Vale	4.800.000
Luis da Costa Monteiro	4.000.000
Luis da Cunha Lima	4.000.000
Luis Fernandes Dourado	800.000
Luis Gomes Ferreira	800.000
Luis José Correa	4.800.000
Luis José de Brito	8.400.000
Luis José de Faria	400.000
Luis Pereira de Almeida	400.000
Luis Pereira Viana	4.000.000
Luis Rodrigues Caldas	4.800.000
Luis Vieira Guimarães	800.000
Luis Xavier de Azevedo	1.200.000
Manuel Afonso Rigueira	4.000.000
Manuel Áves	400.000
Manuel Áves de Souza	4.000.000
Manuel Áves Ferreira	4.000.000
Manuel Antônio Pereira	12.000.000
Manuel Barbosa dos Santos	4.000.000
Manuel Caetano de Mello	4.000.000

APÊNDICES

Manuel Correia de Araújo	10.400.000
Manuel da Costa Pereira	400.000
Manuel da Costa Santiago	4.000.000
Manuel da Fonseca e Silva	4.400.000
Manuel da Silva Ferreira	4.800.000
Manuel Dantas de Amorim	4.000.000
Manuel de Aguiar Rosa	400.000
Manuel de Almeida Braga	1.600.000
Manuel de Almeida Ferreira	4.000.000
Manuel de Araújo Braga	400.000
Manuel de Bastos Franco	400.000
Manuel de Figueiroa Pinto	2.000.000
Manuel de Oliveira Barbosa	400.000
Manuel de Souza de Azevedo	400.000
Manuel de Souza Pires	400.000
Manuel de Souza Silva	2.000.000
Manuel Dias de Azevedo	800.000
Manuel do Couto Landim	400.000
Manuel dos Santos Borges	4.000.000
Manuel Duarte Silva	1.600.000
Manuel Eleutério de Castro	4.800.000
Manuel Fernandes Cruz	4.000.000
Manuel Ferreira da Costa Filho	4.000.000
Manuel Ferreira Velho	4.000.000
Manuel Francisco de Carvalho	400.000
Manuel Francisco de Souza	2.000.000
Manuel Francisco Monteiro	1.600.000
Manuel Francisco Regadas	400.000
Manuel Gomes dos Santos	8.000.000
Manuel Gomes Leitão	4.000.000
Manuel Gonçalves de Sá	4.000.000
Manuel Guedes dos Santos	2.000.000
Manuel Guedes Vicente	400.000
Manuel José da Cunha de Faria	400.000
Manuel Lopes da Costa	400.000
Manuel Machado de Almeida	800.000
Manuel Martins de Aguiar	4.000.000
Manuel Martins Pereira	400.000
Manuel Pereira de Faria	7.600.000
Manuel Pereira Gomes	400.000
Manuel Pereira Guimarães	400.000
Manuel Pinto da Silva	800.000
Manuel Rebelo da Costa	4.000.000
Manuel Ribeiro de Moura	4.000.000
Manuel Rodrigues Braga	2.000.000

APÊNDICES

Manuel Rodrigues da Fonseca	4.000.000
Manuel Rodrigues Leitão	400.000
Manuel Rodrigues Pedregal	400.000
Manuel Salgado da Cruz	400.000
Manuel Soares Ferreira	800.000
Manuel Vaz Camelo	4.000.000
Marçal dos Santos e Abreu	4.000.000
Maria Antônia da Silveira	400.000
Maria Borges de Sá e Freitas	800.000
Maria Clara de Asis	1.200.000
Maria Jacinta de Belém Sampaio	2.000.000
Maria Madalena Antônia Crocca da Cruz	800.000
Maria Madalena de Mendonça	1.200.000
Maria Teresa Maier	800.000
Martinho Martins Braga	400.000
Mateus Carret	6.000.000
Matias Correia de Aguiar	4.000.000
Matias Ferreira da Silva	800.000
Matias José de Castro	6.400.000
Matias Lourenço de Araújo	4.000.000
Maurício José Cremer Vanzeller	4.000.000
Miguel da Cunha Vieira	4.000.000
Miguel Vaz Guedes	400.000
Narciso de Magalhães Paços	400.000
Nicolau Connolly	4.800.000
Nicolau Copque e Companhia	800.000
Nicolau Juvalta	4.000.000
Nicolau Teixeira de Aguiar Figueiredo	6.800.000
Pascoal Pires de Castro	2.400.000
Patrício da Costa	1.200.000
Patrício José de Oliveira	4.400.000
Paulo Jorge	4.400.000
Paulo Xavier Pinfete	1.600.000
Pedro da Costa Leal	400.000
Pedro de Brito da Silveira	800.000
Pedro Gomes de Abreu	800.000
Pedro Gomes Simsens	800.000
Pedro Gonçalves Cordeiro e Inácio Ferreira Souto	12.000.000
Pedro Hibert	2.000.000
Pedro Martins Gonçalves	3.600.000
Pedro Pedrossem da Silva	4.000.000
Pedro Pereira Dias	400.000
Pedro Sloyer	800.000
Policarpo José Machado	10.000.000
Roque Soares	400.000

APÊNDICES

Rosa Maria Caetana	2.000.000
Sebastiana Ines de Vilhena	2.400.000
Silvério Luis Serra	2.000.000
Simão da Silva Ferras	800.000
Simão de Azevedo Moreira	400.000
Teotónio Fernandes de Almeida	400.000
Teotônio Gomes de Carvalho	4.000.000
Tomás Carneiro Leão	400.000
Tomás da Rocha Pinto	800.000
Tomás dos Santos Cardodo	400.000
Tomé Correa de Araújo	4.000.000
Tomé da Silva	800.000
Tomé da Silva Porto	4.000.000
Tomé Ribeiro de Faria	800.000
Ventura Carvalho dos Santos	4.000.000
Veríssimo Fernandes Tinoco	400.000
Vicente de Noronha Leme Sernache	2.000.000
Vicente Joaquim Rodrigues Pontes	4.000.000

Apêndice IX – Despachos de caixas de açúcar pela CGPP e por particulares (1760-1779)

Fontes: 1760 a 1778 - 1778, [Lisboa]. 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_ACL_CU_015, Cx. 132, D. 9924. 1779 - 1780, abril, 20, Lisboa. CARTA da Junta da Administração da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba à rainha [D. Maria I], sobre as cartas dos oficiais das câmaras de Olinda e Recife, e dos moradores da capitania de Pernambuco, pedindo a extinção da dita Companhia. Anexos: 16 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 136, D. 10156.

Ano	CGPP	Particulares	Total	Fonte
1760	200		200	D. 9924
1761	1.720	23	1.743	D. 9924
1762	8.659	318	8.977	D. 9924
1763	3.973	163	4.136	D. 9924
1764	11.429	962	12.391	D. 9924
1765	4.229	231	4.460	D. 9924
1766	6.226	828	7.054	D. 9924
1767	6.202	376	6.578	D. 9924
1768	6.714	390	7.104	D. 9924
1769	7.492	812	8.304	D. 9924
1770	5.879	1.075	6.954	D. 9924
1771	5.019	1.090	6.109	D. 9924
1772	10.800	1.354	12.154	D. 9924
1773	8.312	1.132	9.444	D. 9924
1774	8.954	1.183	10.137	D. 9924
1775	8.239	1.877	10.116	D. 9924
1776	6.203	1.627	7.830	D. 9924
1777	4.813	1.962	6.775	D. 9924
1778	5.407	3.922	9.329	D. 9924
1779	2.421	7.407	9.828	D. 10156

Apêndice X – Fazendas exportadas pela CGPP para Pernambuco (em réis), 1760-1777

Fonte: 1777, dezembro, Olinda. CARTA da Câmara de Olinda à rainha [D. Maria II], pedindo que se alivie o povo da capitania de Pernambuco do vexame dos pesos alterados e da extorsão que os marchantes e o tesoureiro do Real Erário, Manoel Gomes dos Santos, estão fazendo, e que a Junta [da Fazenda Real] restitua ao almotacé o dinheiro que ele foi obrigado a pagar indevidamente, do tempo da privação dos pesinhos, que ele foi obrigado a tirar de circulação para poder regulá-los de acordo com as norma da Câmara, uniformizando seus tamanhos e pesos. AHU_ACL_CU_015, Cx. 128, D. 9718.

Ano	Fazendas e comestíveis importados	Fazendas e comestíveis do Reino	Total
1760	200.090.669	113.429.608	313.520.277
1761	320.179.503	229.425.119	549.604.622
1762	187.213.170	84.991.625	272.204.795
1763	324.635.113	159.622.854	484.257.967
1764	667.609.798	300.059.835	967.669.633
1765	144.442.575	119.379.684	263.822.259
1766	110.045.014	76.058.305	186.103.319
1767	218.898.271	159.177.136	378.075.407
1768	173.133.343	85.643.050	258.776.393
1769	243.844.800	74.777.483	318.622.283
1770	236.081.681	151.010.371	387.092.052
1771	288.196.577	203.763.506	491.960.083
1772	252.288.601	183.515.588	435.804.189
1773	213.436.790	136.140.289	349.577.079
1774	209.069.194	211.674.104	420.743.298
1775	297.672.020	106.288.765	403.960.785
1776	324.729.679	213.499.387	538.229.066
1777	140.336.381	150.774.095	291.110.476
Total	4.551.903.179	2.759.230.804	7.311.133.983

Apêndice XI – Comissões, lucros e prejuízos de um mercador de Pernambuco (1801-1807)

A tabela abaixo registra as operações de um mercador desconhecido que operava em Pernambuco no começo do século XIX. Se desconhece a identidade dele porque a parte inicial do códice está perdida, por isso que os lançamentos começam no fôlio 51. Conjectura-se que esse mercador fosse um dos seguintes sujeitos: José de Oliveira Ramos, Francisco José de Araújo ou Manuel Rodrigues de Aguiar, que eram os procuradores de Manuel de Souza Freire em Pernambuco nos anos de 1802 e 1804.¹⁰⁴⁸ Ou até mesmo José Fernandes da Cunha que era consignatário de uma embarcação de Manuel de Souza Freire em 1798.¹⁰⁴⁹ Manuel de Souza Freire era um dos maiores parceiros desse mercador desconhecido.

Quando esse mercador não identificado em Pernambuco mandava mercadorias por comissão ele poderia mandar em nome de uma pessoa na colônia. Por exemplo, um mercador no Rio de Janeiro pedia para o mercado em Pernambuco mandar gêneros a um mercador em Lisboa. Um dos maiores contatos que esse mercador tinha em Lisboa era com o grande homem de negócio Manuel de Souza Freire. As comissões em Lisboa, de Manuel de Souza Freire, para vender os gêneros do mercador desconhecido eram de 3%.

A coluna “data inicial” informa a data em que a operação se iniciou para as negociações de conta e risco. Ela registra também a data em que as negociações de comissão terminaram. A coluna “data final” remete a data em que a negociação por conta e risco desse mercador terminou. O “valor inicial” é o capital que o mercador depositou para realizar operações por sua conta e risco. E o “valor final” diz respeito ao lucro que teve com sua negociação e ao rendimento que teve como operador comissionado.

Fonte: IAHGP. Códice 171.¹⁰⁵⁰

¹⁰⁴⁸ ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 113, liv. 691, f.85v e ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 39, liv. 212, f. 49v-50.

¹⁰⁴⁹ APEJE-CC. 09. f. 195-197

¹⁰⁵⁰ Por alguma razão, a descrição do códice parece estar incorreta, pois informa que diz respeito ao livro de contas de um engenho, o que não é o caso.

APÊNDICES

Data inicial	Data final	Valor inicial	Valor final	Tipo	Comissão (%)	Destinatário	Residência do destinatário	Fólio
23/04/1801	30/01/1803	934.000	148.000	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	51-52
12/09/1801			26.000	Comissão	2%	Antônio Martins Pedra	Lisboa	51
12/09/1801			5.000	Comissão	3%	Francisco Martins Couto	Lisboa	51
10/09/1801			153.718	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	52
24/09/1801			171.088	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	53
24/09/1801			25.929	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	53
24/09/1801			20.757	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	53
30/09/1801			30.739	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	54
30/09/1801			108.485	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	54
30/09/1801			27.702	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	54
30/09/1801			19.000	Comissão	3%	João Teixeira de Barros	Lisboa	55
12/10/1801			16.500	Comissão	3%	Manuel Gonçalves Ferreira	Lisboa	55
12/10/1801			17.084	Comissão	3%	Faria e Irmão	Lisboa	55
30/04/1802			74.801	Comissão	2%	Tomás da Rocha Pinto	Porto	57
22/10/1801			8.893	Comissão	3%	Antônio Manuel da Costa Guerreiro	Lisboa	58
30/10/1801		2.692.900	237.470	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	59
29/04/1802			5.367	Comissão	3%	Domingos Gomes de Araújo	Lisboa	59
29/04/1802			95.374	Comissão	3%	Tomás da Rocha Pinto	Porto	60
04/05/1802			166.451	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	61
04/05/1802			64.203	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	62
04/05/1802	30/12/1802	3.587.000	691.000	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	63
06/05/1802	10/02/1803	972.760	226.600	Conta e Risco		Tomás da Rocha Pinto	Porto	63
15/07/1802			206.808	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	67
15/07/1802			96.261	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	68
15/07/1802			31.000	Comissão	2%	Antônio Martins Pedra	Lisboa	69

APÊNDICES

15/07/1802			8.867	Comissão	3%	José Joaquim Lobo Pesanha e Filhos	Lisboa	69
15/07/1802	30/12/1802	1.570.105	278.036	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	71-72
19/10/1802			20.236	Comissão	3%	Manuel da Costa Oliveira	Lisboa	71
08/12/1802			25.003	Comissão	3%	Antônio Leal de Magalhães	Lisboa	73
24/01/1803	26/12/1803	562.053	223.100	Conta e Risco		Luis da Rocha Compaso	Maranhão	74
28/01/1803			2.644	Comissão	3%	João Teixeira de Barros	Lisboa	74
11/02/1803			8.680	Comissão	3%	Antônio José Fernandes Viana	Lisboa	75
31/03/1803			93.090	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	75
31/03/1803			253.031	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	76
00/03/1803	30/08/1803	1.101.000	298.322	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	77
	02/03/1803	559.684	84.317	Conta e Risco		Manuel Antônio da Silva Henriques	Paraíba	77
23/12/1802	30/08/1803	2.967.388	1.000.577	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	79-80
30/04/1803			1.600	Comissão	3%	Francisco Selestiano Cordeiro de Araujo Feio e Antônio Lucio Cordeiro de Araujo Feio	Lisboa	81
14/04/1803			3.080	Comissão	3%	Tomás da Rocha Pinto	Porto	81
07/05/1803	21/06/1806	1.154.800	57.566	Conta e Risco		Luis da Rocha Compaso	Maranhão	83
26/05/1803			227.052	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	85-86
26/05/1803			48.642	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	86
26/05/1803			153.699	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	87
26/05/1803			99.100	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	88
26/05/1803			15.811	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	89
26/05/1803			44.052	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	89
26/05/1803			11.640	Comissão	3%	Bouden Irmãos e Roberts	Lisboa	89
26/05/1803			95.401	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia e Diogo Teixeira de Macedo	Lisboa	90
26/05/1803			28.504	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	91
26/05/1803			15.385	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	91
26/05/1803			18.796	Comissão	3%	Tomás Ribeiro de Faria	Lisboa	91

APÊNDICES

26/05/1803			369.626	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	93
23/07/1803	22/12/1803	769.400	57.020	Conta e Risco		Manuel José Marques Correia	Lisboa	97-98
23/07/1803	10/10/1810	2.562.439	-412.600	Conta e Risco		Aurélio Veríssimo Vieira	Lisboa	99-100
31/08/1803			149.857	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	101
31/08/1803			49.587	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	102
31/08/1803			22.068	Comissão	3%	José Antônio Ribeiro Gomes da Silva	Lisboa	102
31/08/1803			47.400	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	103
06/09/1803			26.203	Comissão	3%	Antônio José Fernandes Viana	Lisboa	104
30/12/1803		180.000	166.200	Conta e Risco		Luis da Rocha Compaso	Maranhão	105
14/01/1804	10/10/1810	463.000	41.700	Conta e Risco		Manuel Gomes de Araujo	Angola	107
24/01/1804			41.825	Comissão	3%	Antônio José Fernandes Viana	Lisboa	109
24/01/1804			43.200	Comissão	3%	Manuel Antônio de Faria	Lisboa	109
24/01/1804			282.904	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	110
24/01/1804			84.330	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	111
25/01/1804			32.926	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	111
25/01/1804			70.718	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	112
25/01/1804			41.779	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	112
27/02/1804	05/06/1804	2.043.350	436.300	Conta e Risco		Tomás da Rocha Pinto	Porto	114
27/02/1804			5.820	Comissão	3%	Antônio Manuel da Costa Guerreiro	Porto	115
27/02/1804			6.359	Comissão	3%	Simão Lopes da Cruz	Porto	116
25/03/1804			7.429	Comissão	2%	Pedra Vieira	Lisboa	117
18/04/1804			3.100	Comissão	3%	Francisco Selestiano Cordeiro de Araujo Feio e Antônio Lucio Cordeiro de Araujo Feio	Lisboa	117
22/04/1804			45.635	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	118
22/04/1804			22.777	Comissão	3%	Antônio José Fernandes Viana	Lisboa	118
22/04/1804			11.629	Comissão	3%	Tomé Ribeiro de Faria	Lisboa	118
22/04/1804			97.000	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	119

APÊNDICES

22/04/1804			15.246	Comissão	3%	Diogo Teixeira de Macedo	Lisboa	119
22/04/1804			118.204	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	120
22/04/1804			132.100	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	121
22/04/1804			128.650	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	122
22/04/1804	30/05/1806	2.549.000	363.000	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	123
00/04/1804	11/05/1804	460.000	157.600	Conta e Risco		Joaquim José de Cerqueira	Maranhão	125
27/05/1804	14/08/1804	1.351.000	6.000	Conta e Risco		Tomás da Rocha Pinto	Porto	127
30/05/1804			170.000	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	129
07/08/1804	18/10/1806	6.739.801	1.324.310	Conta e Risco			Lisboa	131-134
24/02/1805	30/04/1805	813.000	242.000	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	135-136
26/03/1805			371.400	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	137, 138 e 145.
16/03/1805			1.220.364	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	139-144
26/03/1805			7.277	Comissão	3%	Manuel Gonçalves Ferreira	Lisboa	146
26/03/1805			15.124	Comissão	3%	Manuel Correia Puamo	Lisboa	146
26/03/1805			7.236	Comissão	3%	José Joaquim Lobo Pesanha e Filhos	Lisboa	146
26/03/1805			4.708	Comissão	3%	Tomás Ribeiro de Faria	Lisboa	147
26/03/1805			3.450	Comissão	3%	Bouden Irmãos e Roberts	Lisboa	147
24/04/1805			286.739	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	148
24/04/1805			179.941	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	149
24/04/1805			67.606	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	150
24/04/1805			24.299	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	150
24/04/1805			43.600	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	151
24/04/1805			21.543	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	152
24/04/1805			7.195	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	152
24/04/1805			10.395	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	152
24/04/1805	30/10/1805	1.570.661	230.505	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	153

APÊNDICES

00/04/1805			12.580	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	153
14/06/1805			58.302	Comissão	3%	José Luis Teixeira	Lisboa	155
27/06/1805			25.610	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	155
27/06/1805			50.559	Comissão	3%	Tomás da Rocha Pinto	Porto	156
04/07/1805			26.037	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	156
04/07/1805			150.000	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	157
00/07/1805	30/11/1805	1.921.300	10.746	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	159-160
00/07/1805	30/11/1806	962.290	-12.247	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	159-160
27/06/1805			13.131	Comissão	2%	Antônio Martins Pedra	Lisboa	163
	30/06/1805	2.130.425	-151.601	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	165
		978.700	21.000	Conta e Risco		Tomás da Rocha Pinto	Porto	167
09/08/1805	13/02/1806	734.115	148.733	Conta e Risco		Tomás da Rocha Pinto	Porto	167
30/07/1805			146.975	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	169
30/07/1805			127.676	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	170
14/08/1805			49.849	Comissão	3%	Tomás da Rocha Pinto	Porto	171
16/08/1805			16.223	Comissão	3%	Lázaro Cardoso Amado	Lisboa	171
01/09/1805			101.989	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	172
14/09/1805			23.515	Comissão	3%	José Teodósio Vilar	Lisboa	173
26/09/1805			24.105	Comissão	3%	Domingos Alves do Rio	Lisboa	174
26/09/1805			7.148	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	174
26/09/1805			140.093	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	175
27/09/1805			47.259	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	175
26/09/1805			52.981	Comissão	3%	Antônio Martins Pedra e Filho	Lisboa	176
28/09/1805			5.682	Comissão	3%	Antônio Martins Pedra e Filho	Lisboa	177
07/10/1805			46.250	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	177
08/10/1805			19.738	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	178
11/10/1805			43.029	Comissão	3%	Antônio Martins Pedra e Filho	Lisboa	178

APÊNDICES

29/10/1805			22.630	Comissão	3%	Manuel Francisco Regadas	Lisboa	179
29/10/1805			9.000	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	179
29/10/1805			28.541	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	180
29/10/1805			98.838	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	180
09/11/1805			28.640	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	181
15/12/1805			41.764	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	181
15/12/1805			4.752	Comissão	3%	João Evangelista de Campos e Companhia	Lisboa	181
15/12/1805			32.117	Comissão	3%	Antônio Martins Pedra e Filho	Lisboa	182
15/12/1805			11.362	Comissão	3%	Nicolau Jorge Durk	Lisboa	182
15/12/1805			14.634	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	183
15/12/1805			51.527	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	183
15/12/1805			30.739	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	183
15/12/1805	30/06/1808	954.000	68.100	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	185
04/01/1805	16/10/1810	628.000	-13.455	Conta e Risco		Manuel Gomes de Araujo	Lisboa	185-186
23/12/1805			29.286	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	187
16/01/1806			5.170	Comissão	3%	Antônio de Queiros Monteiro Regadas	Lisboa	187
18/01/1806			25.822	Comissão	3%	Antônio Martins Pedra e Filho	Lisboa	187
31/01/1806			29.271	Comissão	3%	Tomás da Rocha Pinto e Filhos	Porto	188
14/02/1806			21.011	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	188
	30/12/1805	1.070.370	-19.908	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	189
26/02/1806			2.295	Comissão	3%	Antônio de Queiros Monteiro Regadas	Lisboa	191
01/03/1806			29.200	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	192
06/03/1806			5.934	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	192
06/01/1806			23.364	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	193
11/03/1806			19.380	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	193
03/04/1806			28.861	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	194
12/04/1806			36.385	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	194

APÊNDICES

00/04/1806	06/07/1806	1.640.000	179.000	Conta e Risco		Tomás da Rocha Pinto e Filhos	Porto	195-196
00/04/1806	30/08/1806	751.495	127.403	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	195-196
19/04/1806			16.272	Comissão	2%	Antônio Martins Pedra e Filho	Lisboa	197
19/05/1806			124.792	Comissão	3%	Tomás da Rocha Pinto e Filhos	Porto	198
	30/08/1806	2.755.060	196.256	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	199
	30/08/1806	1.159.000	104.000	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	201
	21/08/1806	2.122.075	408.953	Conta e Risco		Tomás da Rocha Pinto e Filhos	Porto	203
30/05/1806			31.100	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	205
30/06/1806			10.816	Comissão	3%	Manuel Gomes de Araujo	Lisboa	205
30/06/1806			6.752	Comissão	3%	Manuel de Queiros Monteiro Regadas	Lisboa	205
28/07/1806			8.850	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	206
28/07/1806			4.667	Comissão	3%	Domingo Alves do Rio	Lisboa	206
28/07/1806			4.493	Comissão	3%	Thomás Marck e Companhia	Lisboa	206
28/07/1806	08/02/1807	360.700	67.000	Conta e Risco		Tomás da Rocha Pinto e Filhos	Porto	209-210
21/08/1806	08/02/1807	1.546.122	307.486	Conta e Risco		Tomás da Rocha Pinto e Filhos	Porto	211
06/09/1806			27.048	Comissão	2%	Antônio Martins Pedra e Filho	Lisboa	211
12/11/1806			28.000	Comissão	3%	Manuel de Sá Braga	Lisboa	213
12/11/1806			118.483	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	213
12/11/1806			20.394	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	214
12/11/1806			12.465	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	214
28/11/1806			81.131	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	215
18/12/1806			8.610	Comissão	3%	Antônio Martins Pedra e Filho	Lisboa	215
18/12/1806			6.453	Comissão	2%	Antônio Martins Pedra e Filho	Lisboa	216
18/12/1806			20.249	Comissão	3%	José Joaquim Barbosa	Lisboa	216
18/12/1806			23.445	Comissão	3%	Custódio José Teixeira de Magalhães	Lisboa	216
31/01/1807			374.020	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	217
31/01/1807			57.954	Comissão	3%	Domingos Alves do Rio	Lisboa	218

APÊNDICES

31/01/1807			29.481	Comissão	3%	Nicolau Jorge Durk	Lisboa	218
31/01/1807	30/04/1807	3.431.552	520.867	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	219-220
31/01/1807			7.939	Comissão	3%	José Joaquim Barbosa	Lisboa	221
31/01/1807			5.000	Comissão	2%	Manuel Velho da Silva	Lisboa	221
31/01/1807			3.226	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	221
20/02/1807	30/05/1807	2.199.233	382.992	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	223
25/04/1807			7.148	Comissão	3%	Paulo Martins	Lisboa	225
25/04/1807			2.500	Comissão	3%	Antônio João de Meneses	Lisboa	225
25/04/1807			12.859	Comissão	3%	Manuel Gonçalves Ferreira	Lisboa	225
02/05/1807			48.324	Comissão	3%	Manuel Gomes de Araujo	Lisboa	226
02/05/1807	15/10/1810	1.202.823	56.260	Conta e Risco		Manuel Gomes de Araujo	Lisboa	227
20/05/1807	30/07/1807	354.490	56.960	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	227
20/05/1807	30/01/1808	3.524.580	1.486.730	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	229
13/07/1807	30/05/1808	2.177.027	2.373.628	Conta e Risco		Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	231-232
22/07/1807			46.898	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	233
22/07/1807			66.504	Comissão	3%	Manuel Velho da Silva	Lisboa	233
22/07/1807			60.550	Comissão	2%	Manuel Velho da Silva	Lisboa	234
22/07/1807			310.311	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	235-236
22/07/1807			19.175	Comissão	3%	Manuel Velho da Silva	Lisboa	237
22/07/1807			36.493	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	237
22/07/1807			21.592	Comissão	3%	Manuel Velho da Silva	Lisboa	238
22/07/1807			117.580	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	238
22/07/1807			27.894	Comissão	3%	Manuel Agonço e Manuel Álvaro do Nascimento	Lisboa	239
22/07/1807			9.342	Comissão	3%	Lourenço Borges Monteiro	Lisboa	239
22/07/1807			7.273	Comissão	3%	Manuel de Souza Freire e Companhia	Lisboa	239
22/07/1807			6.423	Comissão	3%	José Joaquim Barbosa	Lisboa	240
09/11/1807			38.979	Comissão	3%	João Pedro Maier e Alberto Maier	Lisboa	240

APÊNDICES

09/11/1807			7.716	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	241
09/11/1807			8.988	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	241
10/11/1807			2.517	Comissão	3%	Manuel Afonso e Manuel Álvés do Nascimento	Lisboa	241
10/11/1807			2.416	Comissão	3%	Manuel da Cruz	Lisboa	242

Apêndice XII – Exemplo de sociedade mercantil

Fonte: ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 165, f. 16v-17v.

Saibam quantos este instrumento de contrato de sociedade e obrigação verem que no ano do nascimento do Nosso Senhor Jesus Cristo de mil setecentos noventa e quatro em dezesseis dias do mês de dezembro na cidade de Lisboa na Ribeira Velha adiante da estalagem do Cachimbo defronte da padaria no meu escritório apareceram presentes João Fernandes dos Santos, que vive de seu negócio, morador na rua aurea e Antônio Veloso, marítimo, assistente na rua dos pescadores a Esperança, casado com Francisca Rosa Felícia, e próximo a seguir viagem para Pernambuco em o navio Aliança de que é capitão Miguel José dos Santos, que conheço pelos próprios. Pelos quais foi dito a mim Tabelião perante as testemunhas ao diante nomeadas que eles tem estabelecido entre si um contrato de sociedade debaixo das cláusulas desta assim de diversas fazendas já remetidas para aquele Estado como em todas em o dito navio Aliança, e que para o futuro ele João Fernandes dos Santos remeter que todas se regularão compreendidas em este contrato em quanto por outro o não finalizarem. Que o capital de que ao presente se compõe esta sociedade, assim próprio dos sócios, como de dinheiro a risco, é a quantia de três contos quatrocentos e noventa e nove mil novecentos e oitenta e nove réis e nos quais pertencem in solidum a ele Antônio Veloso um conto de réis e o mais a ele João Fernandes dos Santos e aos credores da sociedade a cujo pagamento dos até hoje e mais futuros, ambos os sócios ficam sujeitos constando entrarão para a sociedade os efeitos ou quantias de que procedem e procederem as dívidas. Que eles Antônio Veloso em o Maranhão digo Veloso em Pernambuco tomará conta de todas as fazendas da sociedade assim já remetidas como as que se houverem de remeter, vendendo-as a dinheiro de contado e empregando o seu produto em aqueles efeitos que ele João Fernandes dos Santos lhe determinar seguindo inteiramente as ordens deste assim particulares como por escrito. Que as fazendas que se remeterem desta para Pernambuco e deste Estado para esta Capital serão acompanhadas com suas faturas e contas para governo dos sócios que as receber cada um fara os assentos e clarezas necessárias para por elas a todo o tempo se averiguar a verdade a qual tratarão como Deus manda. Que o capital e lucros de cada um dos sócios e dos credores presentes

e futuros não ficam responsáveis pelo pagamento de qualquer dívida do outro e só sim com especial hipoteca aos ditos credores e para aumento da sociedade e ele João Fernandes dos Santos tomar algum dinheiro ou fazendas de baixo de sua firma Companhia ambos os sócios ficarão obrigados ao seu pagamento constando como dito fica entrarão para a sociedade e do capital e lucros dela se pagarem qualquer quantias tomadas por um e abonadas por outro. Que por conta da sociedade faz a boa ou má cobrança das dívidas a ela respectivos prêmios e seguros os quais ficam a arbítrio dele Santos a faze-los nas idas e voltas e no caso de entender não de se segurar esta ou aquela adição nem por isso responderá pela falta do seguro. Que de todos os lucros que Deus for servido dar, dissolvidos os prêmios, seguros, e despesas indispensáveis da sociedade, se farão duas partes iguais, havendo cada um dos sócios a sua e da mesma forma concorrerá com os prejuízos havendo-os o que Deus não permita. Que sucedendo falecer ele Antônio Veloso no progresso da viagem ou em aquele Estado e antes de findar este contrato, assim do espólio do falecido como das fazendas da sociedade, sem mais ordem ou figura de juízo, de tudo tomarão contas, cobrando dívidas, ajustando-as, fazendo vendas e remessas Manuel de Souza Braga, ausente Manuel José de Cerqueira e tudo remeterão a ele João Fernandes dos Santos, ausente Francisco José de Serpa, sempre abaixo das ordens destes, especialmente dando sócio Santos o qual tomando conta de tudo pagará aos credores da sociedade fará em si pago do que lhe pertencer e entregará aos administradores do falecido o que pro rata lhe tocar com uma conta corrente sem que os mesmo herdeiros lhe possam interessar as entregas e vendas dos efeitos nem ainda qualquer juízo a que estejam ligados, pois ele Antônio Veloso desde já o abona e há por abonado e aprova o que fizer como tão bem aquelas ausências nomeadas em Pernambuco que suprirão o lugar dele Veloso e representarem sua pessoa. E nesta forma estão juntos e contratados e prometem cumprir e guardar está em juízo e fora dele que não revogarão nem reclamarão por nenhuma via que seja, antes em seu cumprimento obrigam todos seus bens. Em testemunho de verdade assim o outorgarão e aceitarão sendo testemunhas presentes Amador Antônio da Silva Prata e Estanislau Francisco de Paula residentes no meu escritório e arrogo deles Antônio Veloso assinou Inácio de Souza Pavia Vasconcelos na nota como as ditas testemunhas e eu Antônio Nunes Soares Correa tabelião que o escrevi.

Apêndice XVIII – Exemplo de letra de risco

Fonte: Feitos Findos, Juízo da Índia e Mina, mç. 44, n.º 2, cx. 231, 5v-7, letra de risco de 1791.

A trinta dias vista depois da chegada a salvamento a este Porto e cidade de Lisboa o navio Tejo e Santo Antônio de que é capitão Carlos José de Araujo que de presente está a seguir viagem para a vila do Recife do Pernambuco onde a sua verdadeira descarga pagarei eu Antônio Pereira Nunes ao senhor José Baptista Branco ou a quem seus poderes tiver a quantia de duzentos e noventa e um mil e duzentos réis que ao fazer desta recebi da mão do dito senhor para comprar fazendas que remeto no dito navio e pelo risco que o dito senhor lhe vai correndo de mar, fogo, de inimigos e falsos amigos e não de outra qualquer avaria alojação que haja e havendo esta a tomo sobre mim lhe dei de avanço a cinco por cento que junto com o principal faz a dita quantia cujo risco terá princípio desde que o dito navio se fizer a vela e sair pela barra fora até dar fundo no porto da dita vila e passadas as vinte e quatro horas naturais depois de ter chegado ficará sessando o dito risco e do mesmo modo correrá ao dito senhor o risco da sobredita quantia na volta do navio para esta cidade de Lisboa e no caso que se demore o pagamento mais tempo além dos trinta dias mencionados lhe pagarei daí por diante os cinco por cento da lei e para firmeza da verdade fiz a presente de minha letra o sinal obrigando-o para sua segurança há digo minha pessoa e bens havidos e por haver e o mais bem parado deles.

Apêndice XIV – Exemplo de procuração

Fonte: ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 30, liv. 165, f. 2v.

Saibam quantos este instrumento de procuração virem que no ano de nascimento do nosso Senhor Jesus Cristo a mil setecentos noventa e quatro em nove dias do mês de dezembro na cidade de Lisboa na Ribeira velha diante da estalagem do Cachimbo defronte à padaria no meu escritório apareceu presente Antônio Rodrigues Coelho, com loja de bacalhau na mesma Ribeira que conheço pelo próprio. Pelo qual foi dito a mim tabelião perante as testemunhas a diante nomeadas que por este instrumento faz seu procurador bastante a Álvaro Gonçalves e João Pereira de Moura e lhes dá poder para, em Pernambuco, ou em outra qualquer parte dos Estados do Brasil onde lhes for necessário e com esta se acharem ou sim substabelecidos, cobrarem, arrecadarem e haverem a si, da pessoa bens e fazendas de Amaro Branco a quantia de duzentos e cinquenta mil réis de que lhe é devedor na folha da escritura de sua obrigação, que com esta será apresentada e tudo o mais que constar ser devedor a ele outorgante, exceto heranças, legados e dívidas de pessoas falecidas nos ditos Estados, recebendo contas e mandatos e precatórios de entrega, assinado de seu recebimento, usando de suas ordens, cartas e avisos que valerão como parte deste poder e dando de tudo quanto cobrarem quites como se lhes pedirem, assinando-a em seu nome onde convenha para bem da dita cobrança pela qual poderão mandar citar e aumentar mais direitos for para as ações a que virem em jurar de alma e de assinação de dez dias ou por libelos. E nas coisas que do sobredito se moverem em que ele outorgante for autor ou réu, requererão todo o seu direito e justiça até final sentença, apresentando a prova necessária embargando tudo a seguir a maior alçada, jurar em sua alma qualquer lícito juramento e de calúnias de verdadeiro e suplicantes que lhe com direito for dado faze-lo dar e deixar em quem lhe parecer por contratos e suspeições e de novo se observar fazer embargos, desembargos, sequestros, protestos, execuções, interesses, prisões, penhorar lanços, posse, arremates de bens executados em que lançarão para pagamento do que se lhe dever, assinar autos necessários para seguimento das ditas causas substabelecer procurações que quiserem e os substabelecidos poderão substabelecer outros, revoga-los e desta usar e só para sua pessoa reservar toda a nova citação, mas entrando o mais farão como ele outorgante em pessoa com livre e geral administração. E o que eles e qualquer deles in solidum feito prometer haver por bem para sempre por senhores que obrigou e

APÊNDICES

assim a outorgou sendo testemunhas presentes Amador Antônio da Silva e Estanislau Francisco de Paula residentes no meu escritório que na nota assinaram com ele outorgante e eu Antônio Nunes Soares Correa, Tabelião que o escreve.

Apêndice XV – Listas de mercadores de Pernambuco

Os nomes dos mercadores abaixo foram extraídos de algumas representações que fizeram ao longo de 1792 a 1807. Somente a lista de 1800 (b) constitui uma mistura de negociantes com senhores de engenho.

Fontes: 1792 – ANTT. Junta do Comércio, mç. 10 (Cx. 38) Correspondência recebida das autoridades ultramarinas. 1799 - AHU_ACL_CU_015, Cx. 207, D. 14139. 1800 (a) - AHU_ACL_CU_015, Cx. 220, D. 14904. 1800 (b) - AHU_ACL_CU_015, Cx. 214, D. 14497. 1807 - AHU_ACL_CU_015, Cx. 270, D. 18008.

Mercadores em 1792	Mercadores em 1799	Mercadores em 1800 (a)	Mercadores em 1800 (b)	Mercadores em 1807
Nomes	Nomes	Nomes	Nomes	Nomes
____Bento Furtado de Mendonça	Alexandre José Araújo	Alexandre José de Araújo	Alexandre José de Araujo	Alexandre José de Araújo
Alexandre José de Araújo	Amaro Branco	Antônio do Couto	Amaro Branco	Antônio da Silva Queiros
Anastácio da Silva Guimarães	Antônio José Quaresma e Companhia	Antônio Fernandes Silva Basto	Antônio Fernandes e Silva Basto	Antônio Francisco Branco
Antônio de Souza Barroso	Antônio Marques da Costa Soares	Antônio Marques da Costa Soares	Antônio Francisco dos Reis	Antônio Francisco Maciel Monteiro
Antônio José da Silva Porto	Antônio Martins Raposo	Antônio Martins Raposo Santos	Antônio Manuel Fernandes	Antônio José Quaresma
Antônio José Pires	Bento José da Costa	Bento José da Costa	Antônio Marques da Costa Soares	Antônio Marques da Costa Soares
Antônio José Quaresma	Boaventura Gonçalves Chaves	Daniel Eduardo Rodrigues Grijó	Bento José da Costa	Bento José da Costa
Antônio Marques da Costa Soares	Daniel Eduardo Rodrigues Grijó	Domingos Afonso Ferreira	Bento José de Abreu Guimarães	Francisco de Paula Carrilho

APÊNDICES

Bento Pereira Salgado	Domingos Afonso Ferreira	Feliciano dos Santos Francisco	Boaventura Gonçalves Chaves	Francisco José de Araújo
Custódio José Ribeiro dos Santos Guimarães	Francisco de Oliveira Antunes	Francisco de Oliveira Antunes	Caetano Gomes Pereira	Francisco Manuel da Silva Guimarães
Daniel da Silva Queiros	Francisco de Paula Carrilho	Francisco de Oliveira Guimarães	Daniel Eduardo Rodrigues Grijó	Francisco Nunes Correia
Domingos Antônio Pereira	Francisco de Paula Guerra	Francisco de Paula Carrilho	Domingos Afonso Ferreira	Gabriel Lopes Reis
Domingos Gomes da Silva Vasconcelos	Francisco Nunes Correia	Francisco Nunes Correia	Felipe Neri Fernandes	João Afonso Regueiras
Euzébio Joaquim Damazio Porto	Jacinto Ferreira Homem de Abreu	Francisco Xavier de Souza	Francisco Antônio de Souza	João da Silva Rego
Francisco Branco	João Afonso Regueiras	João Afonso Regueiras	Francisco de Oliveira Guimarães	João Francisco Carvalho e Monteiro
Francisco de Oliveira Antunes	João Coelho Basto	João Antônio Gonçalves Medeiros	Francisco Dias Barbosa	Joaquim José dos Santos
Francisco de Oliveira Gomes	João Crisóstomo da Fonseca Silva	Joaquim Pires Ferreira	Jerônimo Francisco dos Reis Guimarães	Joaquim José Ferreira
Francisco de Paula Pinto	João da Silva Rego	José Alemão de Cisneiros	João Afonso Regeiras	Joaquim Pires ____
Francisco de Souza Rego	João Pereira do Carmo Monteiro	José Antônio da Silva Pinto	João Francisco Bastos	José Afonso de Faria
Francisco José Peixoto de Freitas	Joaquim Gomes da Silva Azevedo	José de Matos Girão	João Pereira da Silva	José Alemão de Cisneiros
Francisco José Ribeiro Coelho	Joaquim José dos Santos	José de Oliveira Ramos	Joaquim José Ferreira	José Antônio Alves de Souza
Francisco Lopes Porto	Joaquim Pires Ferreira	José de Paiva e Souza	Joaquim Pires Ferreira	José Antônio da Silva Pinto
Francisco Nunes Correia H ^a	José Afonso de Faria	José Estevam de Aguiar	José Estevão de Aguiar	José Bento Fernandes
Gervásio Francisco Soares	José de Matos Girão	José Jacques Letavoec	José Fernandes da Cunha	José dos Santo Ribeiro
Gervásio José de Mendonça	José de Paiva e Souza	José Joaquim Jorge	José Francisco Belém	José Francisco Mindello
Jerônimo Francisco dos Reis Guimarães	José Fernandes da Cunha	José Ramos Chaves	José Jacques Le Tavoec	José Gonçalves da Silva
João Alemão de Campos	José Jacques Letavoec	Lourenço José de Carvalho	José Joaquim Jorge	José Joaquim Jorge
João Antônio Gomes	José Joaquim Jorge	Manuel Antônio Ferreira	José Porfírio de Freitas	José Joaquim Jorge Gonçalves
João Bernardo Madeira	José Ramos Chaves	Manuel da Fonseca	José Ramos Chaves	José Ramos Chaves

APÊNDICES

João Crisostoomo da Fonseca	Manuel Antônio Ferreira	Manuel de Matos Simões	Lourenço José de Carvalho	José Tavares da Gama
João de Deus Pires Ferreira	Manuel da Fonseca	Manuel de Souza Braga	Manuel Antônio Ferreira e Companhia	Luis Pereira Brandão
João do Rego Falcão	Manuel de Matos Simões	Manuel Inácio Garraxo	Manuel de Matos Simões	Manuel Antônio Ferreira
João Gomes de Melo	Manuel de Souza Braga	Manuel José de Liveira e Jacomo	Manuel José de Oliveira Jacomo	Manuel da Fonseca
João Lourenço dos Santos	Manuel Francisco Maciel Monteiro	Manuel Rodrigues de Aguiar	Manuel José Duarte Guimarães	Manuel de Matos Simões
João Pereira da Silveira	Manuel Inácio Garraxo e Companhia	Manuel Xavier Faustino Ramos	Manuel José Martins Ribeiro	Manuel Figueiroa de Faria
João Pereira de Brito	Manuel José de Oliveira Jacomo		Manuel Martins Pereira Monteiro	Manuel José Duarte Guimarães
Joaquim José de Moura	Manuel José Duarte Guimarães		Manuel Rodrigues de Aguiar	Manuel Julião Alves de Aguiar
Joaquim Rodrigues Pinheiro	Manuel Martins Pereira Monteiro			Manuel Martins Pereira Monteiro
Joaquim Silveira de Aguiar	Manuel Pinto de Souza			Manuel Rodrigues de Aguiar
Joasé Antônio Soares	Manuel Rodrigues de Aguiar			Simão de Souza
Joquim Ribeiro de Brito	Manuel Xavier Faustino Ramos			
José Alemão de Cisneiros	Simão de Souza			
José Álvares da Silva				
José Antônio dos Anjos				
José Bras Duarte				
José de Sani				
José dos Santos Ormur				
José Fernandes da Cunha				
José Gomes Ferreira				
José Joaquim da Silva Sacotto				
José Joaquim Jorge				
José Porfírio de Freitas				
José Ramos Chaves				

APÊNDICES

Lourenço Pereira Bernardes				
Manuel Antônio Ferreira				
Manuel de Matos Simoens				
Manuel José Ferreira				
Manuel José de Liveira e Jacomo				
Manuel José de Sergras				
Manuel José Duarte Guimarães				
Manuel José Francisco Barros				
Manuel José Gonçalves do Vale				
Manuel Martins Pereira Monteiro				
Manuel Pinto de Souza				
Nuno Antônio Rodrigues Lima				
Pedro Rodrigues Lima				
Tomás Lourenço da Costa				

Apêndice XVI – Estrangeiros negociando com Pernambuco

Fonte	Data	Nome	Nacionalidade	Procuradores em Pernambuco	Devedores em Pernambuco
1	30/06/1780	Felippe Hockel	Hamburguês	Henrique Mitre, Manuel Ferreira Viana, José Antônio de Lima, João José de Abreu	
2	05/12/1781	Stuhr e Baurman Lesk		José Alemão de Cisneiros, Bernardo Alemão de Cisneiros e José Gusmão	
3	16/10/1782	Hermano Cremer Vanzeller		José Rofino	
4	03/02/1783	João Stanley	Britânico	Manuel Gomes Pinto	Henrique Martins
5	26/08/1783	João Stanley	Britânico	Antônio Luis da Piedade	Henrique Martins
6	15/10/1783	Francisco Maria e Angelo Luis Rossi	Italiano	Raimundo Xavier e José Machado Pimentel	
7	10/05/1786	Gerardo Gould	Britânico	Domingos José Duarte Guimarães	José Joaquim de Souza
8	17/05/1788	João Teodoro Koster e Companhia		Bernardo Alemão de Cisneiros	
9	17/11/1790	Antônio Róz	Espanhol	José Tavares da Câmara	Antônio José Rocha e Francisco Luis da Cunha
10	30/03/1791	Julião Guillot	Francês	José Joaquim Jorge	João Henriques da Mata
11	10/05/1792	Carlos Lassence	Alemão	João da Silva Rego e José Fernandes da Cunha	
12	27/06/1792	Lefrane e Companhia		José de Lani e José Fernandes da Cunha	
13	07/11/1795	João Horácio Houston		Manuel Rodrigues de Aguiar e José Estevão de Aguiar	José Maria Regadas
14	09/04/1796	Gabriel Fresmelet		Nicolau Rodrigues dos Santos	José Paulo de Azevedo
15	25/11/1796	Bernardo André Durante	Italiano	João Duarte Coelho, João Fernando da Cruz e Manuel Rodrigues de Aguiar	
16	13/01/1797	André Guidotti e Loups		Francisco Nunes Correa e Companhia, Joaquim Pires Ferreira e José da Paiva e Souza	José Inácio Batista e Manuel Fernandes da Percinçula
17	31/07/1798	Hanewinkel e Companhia		Antônio da Silva Queiros	
18	18/10/1798	Pedro Carcerac		Jacinto José Dias de Carvalho e Manuel de Oliveira Guimarães	José Luis Rosa
19	09/05/1801	João Xavier Potsch		José da Silva Maine e José Esteves de Aguiar	

APÊNDICES

20	27/03/1804	Nicolau Jorge Guerck	Britânico	José de Araújo	
21	21/10/1805	José Morphy		Antônio Afonso Viana, Manuel da Fonseca e Manuel Caetano Viana	

Fontes:

- 1 ANTT, 1º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A (Antigo 12 A), Livro de Notas, Cx. 114, liv. 520, f. 49 - 50.
- 2 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 101, liv. 610, f. 69v.
- 3 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 19, liv. 92, f. 10-11.
- 4 ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 131, liv. 618, f. 82v - 83.
- 5 ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 131, liv. 621, f. 23-23v.
- 6 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 102, liv. 617, f. 85v-86.
- 7 ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 133, liv. 630, f. 63v.
- 8 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 105, liv. 636, f. 85-86v.
- 9 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 28, liv. 136, f. 18-18v.
- 10 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 107, liv. 647, f. 40v-41.
- 11 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 141, f. 80v-81v.
- 12 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 29, liv. 142, f. 56v-57v.
- 13 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 666, f. 39v-40.
- 14 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 667, f. 88v.
- 15 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 110, liv. 670, f. 73v.
- 16 ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 32, liv. 176, f. 24v-25.
- 17 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 111, liv. 679, f. 15v.
- 18 ANTT, 7º Cartório notarial de Lisboa - Ofício A, Livro de Notas, Cx. 112, liv. 680, f. 3v.
- 19 ANTT, 6º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 35, liv. 173, f. 21v-22.
- 20 ANTT, 2º Cartório notarial de Lisboa, Livro de Notas, Cx. 143, liv. 679, f. 9v-10.
- 21 ANTT, 10º Cartório notarial de Lisboa - Livro de Notas, Cx. 40, liv. 218, f. 118v-119.

Apêndice XVII – Outorgantes com mais procuradores (1780-1807)

Fontes: Cartórios notarias de Lisboa. Cf. Anexo I.

Mercador em Lisboa	Mercador em Pernambuco	Mercador em Lisboa	Mercador em Pernambuco	Mercador em Lisboa	Mercador em Pernambuco
Agostinho de Oliveira Guimarães	Manuel Rodrigues de Aguiar José Gomes Ferreira José Estevão de Aguiar Francisco de Oliveira Guimarães José Martinho de Oliveira	Francisco Higino Dias Pereira	João de Pinho Borges Antônio José Souto Francisco Manuel da Silva Gusmão Antônio Francisco Monteiro Francisco José de Sales José da Silva Rego	José Francisco Borralho	Manuel Matias Feio Timóteo José de Matos Francisco Manuel da Silva Gusmão José Bernardino
Ângelo Gonçalves Aires	Bento José da Cruz José Bento Moreira Gonçalo José da Costa e Silva	Francisco José Bandeira	Manuel Antônio Ferreira José Lopes Reis José dos Santos Homem Faustino José Garcia de Carvalho José Alemão de Cisneiros e Companhia Manuel da Cunha de Azevedo Coutinho José de Matos Girão e Companhia Francisco de Oliveira Antunes Antônio Cardoso de Queiros Fonseca	José Joaquim Ramos e Silva	Antônio José Pereira da Silva Francisco José Peixoto de Freitas José Elias Pereira Manuel Rodrigues de Aguiar Francisco José da Silva José Vaz Salgado Francisco José Rodrigues Sete Antônio Marques da Costa Soares Manuel Ferreira Viana
Antônio da Silva Braga	Estanislau Pereira Lisboa José Antônio Alves de Souza José de Matos Girão				
Antônio de Souza Portela	José Francisco Soares João Afonso Regueira			José Luis da Silva	Manuel José de Sá

APÊNDICES

	Manuel Gomes dos Santos		Manuel Rodrigues de Aguiar		Anacleto Antônio de Moraes
	José Timóteo Pereira de Barros		Manuel Caetano da Silva		José de Matos Girão
	Manuel Antônio Ferreira				Antônio José Pereira de Sá
	José Lopes Reis	Francisco José Pinto	Jacinto de Campos e Brito		João de Campos
			Inácio José da Silva		
			Guimarães		João Carneiro de Campos
Antônio Esteves Costa	José Antônio dos Santos		Gabriel Rodrigues Soares		Manuel da Fonseca
	Antônio Rodrigues da Cunha Viana				
	José Vieira de Carvalho		João de Deus Pires Ferreira		Estanislau Pereira Lisboa
			Anastácio da Silva		
			Guimarães		
			Bento José da Costa	José Pereira de Carvalho	Manuel José Ribeiro
Antônio José de Abreu Viana	João Fernando da Cruz		Domingos Afonso Ferreira		Custódio Manuel da Silva
	Francisco Branco Júnior		Antônio José da Costa		Guimarães
	Francisco Branco				Domingos Antônio Pereira
	Francisco de Oliveira Vale	Francisco Machado	Joaquim José dos Santos		Manuel de Matos Simões
	Amaro Branco		José Pinto		José Gonçalves Caparica
			Francisco Xavier Monteiro		João Coelho Viana
			da Franca		
Antônio José dos Santos Rodrigues	José Lopes Reis		Francisco Vitorino da Costa		João Rodrigues Moreira
	Domingos Dias Ferreira		Machado		
	Francisco Nunes Correia		Antônio Coelho	José Vaz da Rocha	Faustino Antônio da Rocha
	Antônio Marques Vieira		Manuel José Viana		Joaquina Lopes dos Santos
	Joaquim Pires Ferreira		João Moreira Lima		Antônio José Leal
			Bento José da Costa		José Joaquim de Souza
			Bernardino Gomes Franco		João Afonso Regueira
	José Caetano Pereira				
Antônio José Ferreira	Chaves				
	Manuel Francisco	Francisco Polyart	Vicente Ferreira dos Santos	José Vieira Campos	Antônio Lopes Rego

APÊNDICES

	José Faustino Nunes Lourenço José de Carvalho		Joaquim Pereira de Aguiar		Manuel José Cabral de Mello
	Manuel José Machado Alexandre José de Araújo		José Faustino Nunes Francisco de Oliveira Guimarães		Francisco Soares Maris Manuel Muniz de São Pedro
	Antônio da Silva		Manuel Gomes dos Santos José Timóteo Pereira de Barros		Manuel da Silva Madeira Francisco José Rodrigues Sette
			José Antônio da Silva Pinto		José Vieira
Antônio José Ferreira Nogueira	Domingos Martins Soriano Manuel Rodrigues de Aguiar	Francisco Tomas da Costa	José Faustino Nunes	Julião Gervásio de Aguiar	Manuel Rodrigues de Aguiar Joaquim José dos Santos Lemos
	Manuel da Fonseca Antônio do Couto	Francisco Xavier da Costa	Antônio da Silva Braga		
	Manuel de Souza Braga	Jacinto Antônio Pires Madeira	Jacinto Rodrigues Santos	Luis Lassence	Francisco Joaquim Nogueira
Antônio José Moreira	Joaquim Antônio de Aguiar Francisco José Rodrigues		Domingos José Moreira José Duarte Coelho Domingos dos Santos		José Lopes Reis João da Silva Rego José de Lani
Antônio José Soares Braga	José Deslandes João Lourenço dos Santos		Francisco Branco	Manuel da Costa Azevedo	Manuel José Machado Manuel da Fonseca Manuel José Duarte Guimarães
	José João Gonçalves	Jacinto Fernandes Bandeira	Manuel Gomes dos Santos José Timóteo Pereira de Bastos		
Antônio José Teixeira Delgado	José de Souza da Silva		Antônio José Souto	Manuel de Souza Freire	Manuel Rodrigues de Aguiar

APÊNDICES

	José Afonso de Faria		Francisco Xavier de Souza		Antônio José Quaresma
	Domingos Antônio Pereira				Manuel José de Cerqueira
		João André Roncon	José Maria Rodrigues		José de Oliveira Ramos
Antônio Lopes da Silva	Manuel de Souza Braga		Joaquim Pereira de Aguiar		
	Manuel José de Siqueira		Alexandre José de Araújo	Manuel Joaquim Rabelo	Francisco Nunes Correia
	José Lopes Reis				Joaquim Pires Ferreira
		João Antônio Esteves	José dos Santos Homem		José de Souza e Paiva
Antônio Lopes de Brito	Antônio José da Silva		Antônio José de Gusmão		Antônio José Souto
	Pedro				
	Antônio José Ferreira da Gama		José Gonçalves Viana		José Paulo de Azevedo
	Manuel Gomes dos Santos		Francisco Lopes		José Lopes Reis
					Inácio José de Oliveira
					Guimarães
Antônio Luis Catanho	Antônio Marques da Costa Soares	João Batista da Cunha e Oliveira	Antônio Moreira Maia		
	Antônio Lopes		João Anselmo Ribeiro	Manuel José de Lima	Manuel José dos Santos
			Bento José da Cruz		Manuel Gomes dos Santos
Antônio Pinto Cabral	Francisco José Peixoto de Freitas				Jerônimo de São José Soares
		João de Oliveira Guimarães	José Gomes Ferreira		
	Manuel Antônio de Moura		José Antônio da Silva Pinto		Manuel José Martins
	Manuel José Machado		Francisco de Oliveira Guimarães	Manuel José Machado	Manuel da Fonseca
	João Ferreira de Araújo		Manuel Rodrigues de Aguiar		Antônio Afonso Viana
	Francisco Xavier de Souza				Bernardo de Oliveira
					Coraje
	Manuel da Fonseca		José Lopes Reis		Manuel José de Siqueira
			José de Oliveira Guimarães		João Machado
Antônio Pinto Coelho	Manuel Gomes		José Francisco Mindelo		

APÊNDICES

Antônio Pires Marinho	Bento Fernandes Chaves Domingos Martins Soriano	João Rodrigues Ferreira Viana	Santos Ferreira Loures Luis Rodrigues Ferreira Gonçalo José Rodrigues Viana	Manuel Nunes do Nascimento	Francisco de Souza Rego Francisco de Paula Luis da Silva Faustino José Garcia de Carvalho Francisco Gonçalves Luis Gonçalves Antônio Cordeiro Rego
	Francisco Xavier de Souza José Antônio Rodrigues Guimarães José Fernandes da Cunha José Jacques Le Tavoee José Lopes Reis		José Antônio dos Anjos João Bernardo Madeira João Coelho Viana		
	José Rofino Luis Pereira Viana	Joaquim José Lopes	José Joaquim dos Santos Vital Jerônimo Dias Baião		Francisco Branco
	Manuel da Fonseca Manuel Ferreira Viana Manuel José Duarte Guimarães Manuel Rodrigues de Aguiar Maximiano Francisco Duarte	Joaquim José Rodrigues	José Fernandes da Cunha João Cordeiro José Francisco da Costa	Manuel Rodrigues Chaves	José Vicente Monteiro da Franca Joaquim José dos Santos Jerônimo José Rodrigues Chaves Antônio de Lima Barros Bento José da Costa Francisco José Rodrigues Chaves João Moreira Lima
Antônio Seara Martins	Manuel Rodrigues Aguiar Bento José Rodrigues Seara Lourenço José Lisboa João Antônio Gomes	Joaquim Leocádio da Fonseca e Silva	Antônio José Mendes Francisco Carneiro do Rosário João Afonso Rigueira João Crisosismo da Fonseca Silva João da Silva da Cruz Joaquim Lopes dos Santos	Maria Justina dos Martires	José Machado de Pimentel Francisco de Paula Carvalho Patrício José de Oliveira

APÊNDICES

Bento José Pacheco	Manuel Antônio de Moura Manuel Rodrigues de Aguiar José Estevão de Aguiar Antônio Marques Soares da Costa Joaquim Pereira de Aguiar Francisco Branco		Joaquim Pedro Viana Joaquim Pereira de Aguiar José Vieira de Carvalho Luis Pereira Brandão Manuel Carneiro Rios Manuel de Souza Braga		Joaquim Pires Ferreira José de Oliveira Ramos Joaquim Coelho Bastos José Joaquim Jorge Antônio da Silva Lisboa José Joaquim Jorge José de Matos Girão
Bernardo Clamousse e Companhia	José dos Santos Homem Joaquim José dos Santos Francico Lopes Porto José de Azevedo Santos Bento José da Costa	Joaquim Nunes da Mata	José Antônio da Silva Pinto Martinho Francisco Pereira Narciso José de Santana	Maximiano Mendes de Araújo	
		Joaquim Pedro Quintela	José Lopes Reis Pedro de Alcântara de Almeida	Miguel Rodrigues dos Santos	João Fernandes da Rocha Antônio José Domingos Martins Soriano Inácio Baltazar de Amorim
Dionísio José Rocha	Augusto Xavier de Carvalho Joaquim Martins Manuel Martins Pereira Monteiro José Jacques Le Tavoec Antônio Marques da Costa Soares	José Antônio Pereira	João Afonso Rigueira José Jacques Le Tavoec Manuel Antônio Ferreira José Joaquim Jorge Pereira & Souza Antônio Marques da Costa Soares José Joaquim Jorge	Pedro Antônio da Cruz e Companhia	Manuel José Ribeiro Miguel Dias dos Santos José Antônio dos Anjos
Domingos Rodrigues Chaves	Antônio da Silva Santos José Francisco Soares			Sebastião Fernandes Chaves	Manuel Afonso Lourenço Gonçalves Bastos Manuel José Gomes de Almeida

APÊNDICES

Manuel José Duarte
Guimarães

Antônio José de Souto
João da Silva Rego

Manuel Rodrigues de Aguiar

Domingos Marques
Antônio Marques

José da Costa Soares

Antônio Marques da Costa
Soares
Domingos Afonso Ferreira

Felipe José Rodrigues de
Aguiar

Francisco José Rodrigues
Aguiar
Francisco José Rodrigues
Antônio José da Rocha
Francisco Xavier Carvalho
da Cunha
Francisco Xavier de Souza
Manuel José de Ciqueira
Manuel José Ferreira

Francisco Gonçalves
Carneiro

Francisco Bruno da Luz
Manuel Lopes Coelho
Tomé de Miranda de
Meneses
Domingos Gonçalves de
Moura
Lourenço José Lisboa
Antônio Moreira Maia
Manuel Luis da Silva
Francisco Bruno dos Reis
Mateus da Silva Brandão
José Antônio Soares

Apêndice XVIII – Procuradores com mais outorgantes (1780-1807)

Fontes: Cartórios notarias de Lisboa. Cf. Anexo I.

Mercador em Pernambuco	Mercadores em Lisboa	Mercador em Pernambuco	Mercadores em Lisboa	Mercador em Pernambuco	Mercadores em Lisboa
Álvaro Gonçalves	Antônio Rodrigues Coelho Francisco Luis Gonçalves José João	João Álvares Dias Vilela	Clemente José de Araújo Francisco José Moreira Joaquim José Tavares Manuel Teixeira Basto	José Lopes Reis	Ana Maria de Moura Antônio de Souza Portela Antônio Duarte Antônio Ferreira Antônio Henriques de Andrade Antônio José Batista de Sales Antônio José dos Santos Rodrigues
Amáro Soares Maris	José Vieira Campos Manuel de Matos Simões	João Antônio	Antônia Francisca da Apresentação Baldaia Crispina dos Santos Ferreira (Viúva de João Ferreira da Luz)		Antônio Lopes da Silva Antônio Martins Seixas Antônio Pires Marinho Bernardo Francisco da Silva
Antônio Cardoso de Queiros Fonseca	Antônio Caetano Tavares Francisco José Bandeira e Companhia Santos Ferreira Loires	João Antônio Gomes	José Ferreira Camelo Bernardo Lopes Isidoro Manuel Francisco Ferrugent José Antônio dos Santos Bastos José Antônio Soares da Rocha José Bento de Araujo José Duarte Guimarães José Francisco Campos Manuel de Souza Lobo		Felipe Antônio da Silva Félix José da Costa Francisco José Bandeira Francisco Manuel Calvet Francisco Xavier Teles João André de Oliveira João Antônio Pinto
Antônio da Silva e Companhia	Antônio Simplício Fernandes João dos Santos Fragoso José Marques da Silva Leandro dos Reis Carril Manuel José de Miranda		Manuel Joaquim Batista		
Antônio da Silva Lisboa	Antônio José dos Santos				

APÊNDICES

Antônio José Ferreira
Antônio Martins Seixas
Francisco José Teixeira

João Batista Rofe
José Domingues Lima
Maximiano Mendes de
Araújo
Miguel Lourenço Peres

Antônio
Fernandes da
Silva Bastos

Antônio Ferreira Mesquita
Antônio Gonçalves da
Silva
Bento Lopes

Antônio
Gonçalves dos
Santos

Francisco Álvaro Ribeiro
Joaquim da Silva Franco
Manuel Álvaro Ribeiro

Antônio José de
Gusmão

Francisco Manuel Rousse
João Antônio Esteves
José Joaquim Braga
Luis dos Santos da Silva
Luisa Maria Josefa

João
Crisostomo da
Fonseca Silva

Nicolau José Teixeira
Teresa Joaquina Rosa

Bernardo José Luis Vieira
Cristovão Luis Teles
Inácio José Batista
João Antônio Ferreira
João Lourenço Peres

João Nunes
Joaquim Leocadio da Fonseca
Silva
Martinho Gonçalves Chaves

João da Silva
Rego

Carlos Lassence
Domingos Rodrigues Chaves
José da Silva Rego

João de Deus
Pires Ferreira

Francisco José Pinto
Gervásio Pires Ferreira
João Coelho Bastos

João Fernando
da Cruz

Antônio José de Abreu Viana
Cristovão Luis Teles

José Maria
Rodrigues

João Ribeiro
Joaquim Pedro Quintela
José Álvaro Branco

José Caetano Álvaro da Rocha
José Duarte Guimarães
José Fernandes da Cunha
José Gomes
José Mendes de Oliveira

Lequem e Companhia

Luis Lassence
Manuel José Duarte Guimarães
Manuel Pinto da Silva

Mariana Josefá de Jesus
Portela e Queiros
Rafael da Silva Braga

José Paulo de
Azevedo

João André Roncon
José Fernandes de Santa Apolonia
Julião Guilhoe

Aguida da Encarnação (Viúva de José Pereira de
Carvalho)
Izabel Ferreira de Jesus

APÊNDICES

Antônio José Pereira de Sá	Custódio José da Fonseca	Irmãos Poleri	Silvestre Luis Dias
	José da Costa Lamarão		
	José Onório de Valadares e Aboim	João Francisco de Souza	José Porffrio de Freitas
		Gervásio Pires Ferreira	Amaro Gomes da Silva
		João Coelho Bastos	Carlos Barbosa e Cardoso
Antônio José Soares	João da Silva Braga e Irmãos		José de Freitas de Oliveira
	Joaquim Gonçalves Ferreira	João Machado	José Rodrigues Pereira de Almeida
	José Joaquim da Costa Silva e Companhia	Manuel José Machado	
			José Ramos Chaves
Antônio José Souto	Anselmo José da Cruz	João Raposo	Antônio Álves de Carvalho
	Antônio José Mota		Antônio José da Silva Freire
	Francisco Higino Dias Pereira		Antônio Ribeiro Chaves
	Francisco Manuel Calvet		Dias Santos e Companhia
	João Ferreira	Joaquim José dos Santos	Feliciano Inácia Xavier Neves (Viúva do capitão Antônio Ribeiro Chaves)
	Manuel Joaquim Rebelo	Francisco Machado	Francisco Xavier Fernandes Nogueira
	Pantaleão Francisco Braga	José dos Santos Homem	Isidoro Pinto Costa
		Manuel Bento Dias Ferreira	João Antônio Fernandes Batalha
		Manuel Rodrigues Chaves	José Joaquim Ferreira
Antônio Marques da Costa Soares	Antônio Luis Catanho	Marcos José de Matos	Manuel Soares
	Antônio Martins Bastos		
	Dionísio José Rocha	Joaquim José Tavares	José Rofino
	Felipe de Oliveira Lobato	Bernardo Mendes Cardoso	Hermano Cremer Vanzeller
	José Antônio Pereira	Francisco Simões Alegria	Jerônimo Mora
		Maria Rita da Silva José (Viúva de Francisco Pires)	Pedro Antônio da Silva Pedroso

APÊNDICES

José da Costa Soares		Ventura Tavares		José Timóteo Pereira de Bastos	Alexandre Nunes Leal
José Gomes Ferreira			Joaquim Pereira de Aguiar		
Luis Machado Teixeira Vicente de Castro Guimarães		Constantino Soares de Mello e Companhia			José Rodrigues Pereira
Joaquim José de Oliveira		Francisco Antônio da Silva			Jacinto Fernandes Bandeira
		Francisco Polyart		Lourenço José de Carvalho	Antônio José Ferreira
Antônio Marques Vieira	Antônio José dos Santos Rodrigues	João André Roncon			Antônio da Fonseca Duarte João Nunes
	Antônio Moreira Lima Baltazar Rodrigues de Aguiar	Joaquim Leocádio da Fonseca e Silva	Joaquim Pires Ferreira		
	Felipe José Rodrigues de Aguiar	André Guidotti e Loups		Luis Rodrigues Ferreira	João Rodrigues Ferreira Viana
	Joaquim e José Peres e Companhia	Antônio Moreira Lima Joaquim José Gomes dos Santos			Manuel da Silva Guimarães
	Joaquim Pereira de Souza Peres	Manuel Joaquim Rabelo		Manuel Antônio Ferreira	Ancelmo José da Cruz Sobral
	José Pereira de Souza Peres	Manuel Rodrigues H(es) Froes			Antônio de Souza Portela
	Matias da Cunha Ferreira	Maria Gertrudes Raimunda do Nascimento (Viúva de Manuel Joaquim Rebelo)			Antônio Francisco Machado e Companhia
		Maria Justina dos Martires			
Antônio Rodrigues da Cunha Viana	Antônio Esteves Costa		José Alemão de Cisneiros		Bernardo Nunes Portela
	Faustino Rodrigues	Antônio de Souza Portela			Caetano Antunes de Carvalho
	José Antônio dos Santos	Domingos Gomes Loureiro			Carret Koster e Companhia
	Lourenço José Duarte	Francisco José Bandeira			Francisco José Bandeira

APÊNDICES

	Manuel Francisco Loires		Luis dos Santos da Silva		José Antônio Pereira
Bento José da Costa	Bernardo Clamousse e Companhia		Luisa Maria Josefa (Viúva do capitão Rufino dos Santos)		Manuel Caetano Barrabino
	Custódio Pereira de Castro		Pedro José Bandeira		Manuel José de Oliveira Borge
	Francisco Machado		Sebastião Lopes Vidal e D. Ana Teresa Francisca		Pedro Januário Gomes Mariz
	José de Matos Simões		Xavier de Freitas (irmãos)		
	José Lopes de Abreu	José Antônio da Silva Pinto	Stuhr e Baurman Lesk	Manuel Carneiro Rios	Antônio da Cunha Marinho
	Manuel Pereira da Costa		Domingos dos Santos		Bernardo Luis Vieira
	Manuel Rodrigues Chaves		Herculano		Joaquim Leocadio da Fonseca Silva
	Vicente da Silva Fialho		Felix José da Costa		
Bernardo Alemão de Cisneiros	Bento Lopes		Francisco Polyart	Manuel da Fonseca	Administradores da casa falida de Jon Morphis
	Domingos Gomes Loureiro		João de Oliveira Guimarães		Antônio José Ferreira Nogueira
	Francisco Manuel Rouse		João dos Santos Frago		Antônio Pinto Cabral
	João Teodoro Koster e Companhia		Joaquim Lopes de Sá Mourão		Antônio Pires Marinho
	José Borges Marques		Joaquim Nunes da Mata		Antônio Teixeira de Carvalho
	José da Silva Rego	José da Silva Roque	José Francisco Chaves		Francisco José Serpa
	José Joaquim Braga		Manuel José de Miranda		João Manuel Esteves
	Stuhr e Baurman Lesk		Felipe Ribeiro Figueiras		João Rodrigues da Paz
Daniel Eduardo Rodrigues Grijó	Antônio dos Santos Cunha		Felix Martins da Costa		João Vieira Rodrigues e Irmão
	Francisco Rebelo		Francisco Ribeiro Viana		José João
			Manuel da Fonseca Silva		José Morphy
			Miguel Alves Moreira		Manuel da Costa Azevedo
					Manuel José Machado

APÊNDICES

	Francisco Rodrigues Grijó	José de Lani	Antônio José Soares Braga Lefrane e Companhia		Manuel Luis de Moura Teófilo de Oliveira Vale
Domingos Afonso Ferreira	Antônio Moreira de Carvalho Feliciano Bernardo Velho Oldemberg e Companhia	José de Matos Girão	Antônio da Silva Braga Francisco de Paula Vieira Francisco José Bandeira e Companhia João Antônio Vieira e Companhia	Manuel de Matos Simões	Antônio Lopes da Silva Faustino Álvés Guerra Inocência José Joaquim Joaquim Leocadio da Fonseca e Silva Manuel de Souza Pereira e Companhia
	Francisco José Pinto Francisco Xavier Fernandes Nogueira Joaquim Evaristo José Anacleto e Manuel Rodrigues Sá Viana José Antônio da Cunha Fradique José Antônio dos Santos Bastos José Bento de Araújo José da Costa Soares José Joaquim Ferreira José Pires Ferreira		José Luis da Silva José Rodrigues Pereira de Almeida Manuel Pacheco Leão Maximiano Mendes de Araújo Tomás Antônio Ferreira Carros	Manuel de Souza Braga	Agostinho Tavares do Amaral Domingos Doutorelo Matias Doutorelo Miguel Gomes de Almeida e Companhia
	Luis Machado Teixeira Manuel de Souza Lobo Manuel Joaquim Batista Rafael da Silva Braga	José de Oliveira Ramos	Antônio Fernandes da Cunha José Ferreira Gomes da Silva Manuel de Souza Freire Manuel de Souza Freire e Companhia Nicolau Jorge Guerck	Manuel Ferreira Viana	Antônio Pires Marinho Felippe Hockel João Antônio Ferreira José Antônio Lima Miguel Rodrigues Colaço
Domingos Antônio Pereira	Antônio José Teixeira Delgado Custódio Pereira de Castro Domingos Antônio Castro Salgado João Gomes de Faria	José de Paiva e Souza	Antônio Carlin Francisco Ribeiro Viana Miguel Álvés Moreira	Manuel Gomes dos Santos	Antônio José dos Santos Amorim Antônio Lopes de Brito Antônio Pinheiro Salgado

APÊNDICES

	José Pereira de Carvalho			Francisco Polyart
	Manuel de Matos Simões	José dos Santos Homem	Bernardo Clamousse e Companhia	Jacinto Fernandes Bandeira
	Manuel Pereira da Costa		Jerônima Rita de Leão (Viúva de Gil Boulanges)	João da Cruz
			João Antônio Esteves	João de Alcântara Alves
Domingos José Duarte Guimarães	Gerardo Gould		Joaquim José Lima	José Mendes de Oliveira
	José Duarte Guimarães		José Pereira de Souza Peres	Manuel José de Lima
	Manuel José Duarte Guimarães		Manuel da Costa Pinto Vieira	Manuel Pinto da Silva
			Manuel dos Santos Lopes	
Domingos Martins Soriano	Antônio José Ferreira Nogueira		Maria Joaquina de Sá José (Viúva de Manuel Gomes Brandão)	Manuel Gomes Pinto
			Venâncio de Figueiredo Pereira	João Batista Teixeira
	Antônio Martins Seixas			João da Silva e Oliveira
	Antônio Pires Marinho			João da Silveira Pinto Nogueira
	Custódio Carvalho Hermes	José Estevão de Aguiar	Agostinho de Oliveira Guimarães	João Stanley
	Joaquim Evaristo		Antônio Luis da Piedade	José da Costa Dias e Ramos
	José Gonçalves Correia		Bento José Pacheco	José Joaquim da Costa e Silva
	Miguel Gomes de Almeida e Companhia		Caetano Cordeiro de Araujo Feio	Luis Antônio de Araujo Soares
	Miguel Rodrigues dos Santos		Domingos Martins Braga	Miguel Pereira Guimarães e Filhos
			João Horácio Houston	
Faustino José Garcia e Carvalho	Antônio Távares da Silva		João Xavier Potsch	Manuel José de Siqueira
	Constantino Soares de Mello e Companhia		José dos Santos Gomes	Antônio Lopes da Silva
	Domingos Pires Chaves		José Frutuoso da Silva Vieira	Antônio Teixeira de Carvalho
	Joana Josefá de São José (Viúva de Vicente Ferreira dos Santos)		José Rodrigues de Magalhães	Domingos Antônio Vasco
	João Pereira da Silveira		Le Franc e Companhia	Felipe José Rodrigues de Aguiar
				Manuel José Machado

APÊNDICES

José Ferreira Camelo		Manuel de Miranda Correa		
José Lopes Figueira		Manuel Pereira Viana de Lima	Manuel José dos Santos	José Rodrigues Pereira
Luis Ferrier Júnior		Rodrigo de Passos e Lagos		Manuel José Campos
Manuel Antônio Poça				Manuel José de Lima
Manuel Nunes do Nascimento	José Faustino Nunes	Antônio Ferreira Mesquita		Padre Basílio Francisco dos Santos
Miguel Rodrigues Frois		Antônio Gonçalves da Silva		
			Manuel José Duarte Guimarães	
Raimundo Xavier		Antônio José Ferreira		Antônio Luis da Piedade
		Bento Lopes		Antônio Martins Seixas
Feliciano dos Santos Franco	Antônio Afonso Viana	Francisco Polyart		Antônio Mustá e João Vieira Caldas (administradores da casa de negócios falida de José de Faria Martins)
	Antônio dos Santos	Francisco Tomas da Costa		Bernardo Lopes (Testamenteiro de José Duarte Guimarães)
	Manuel José de Almeida e Silva	José Rodrigues Pereira de Almeida		Domingos Álves Guerra Carvalho de Duarte Brum
		Manuel Ferreira de Freitas		Felipe Neves Rodrigues
Francisco Branco	Ana Rita Lobo Sutil	Manuel Francisco Lima		José Duarte Guimarães
	Antônio Gomes de Abreu			Sebastião Fernandes Chaves
	Antônio José de Abreu Viana	José Fernandes da Cunha		Viúva Lefrane e Filhos
	Antônio Teles da Silva	Carlos Lassence		Viúva Pedro de Roure e Companhia
	Bento José Pacheco	Francisco Malaquias da Cunha		
		Joaquim Lopes de Sá Mourão	Manuel José Fernandes de Barros	
				Francisco de Freitas
Feliciano Rodias		Lefrane e Companhia		Manuel Antônio Basto e João Antônio Basto (irmãos)
Francisco de Borges		Viúva Lefrane e Filhos		Manuel José Pereira Basto
João Pinto				
Justina Teresa	José Francisco Soares	Antônio de Souza Portela		

APÊNDICES

	Manuel Afonso de Oliveira Manuel de Souza Pereira e Companhia		Antônio Feliciano Belo	Manuel José Machado	Antônio Pinto Cabral
			Antônio Vaz Viana		Domingos Antônio Vasco
			Domingos Rodrigues Chaves		Manuel da Costa Azevedo
Francisco Carneiro do Rosário	Antônio da Cunha Marinho		Joaquim Pedro Belo		
	Bernardo Luis Vieira Joaquim Leocadio da Fonseca Silva		José Anacleto	Manuel José Ribeiro	José Pereira de Carvalho
			José Gomes		Pedro Antônio da Cruz e Companhia
			Luis dos Santos da Costa		
Francisco de Oliveira Guimarães	Francisco Polyart João de Oliveira Guimarães Manuel Francisco de Oliveira		Manuel Rodrigues Sá Viana	Manuel Ribeiro do Couto	Administradores da casa falida de Jon Morphis
			Paulino dos Santos Leal e Companhia		João Manuel da Cunha Oliveira
		José Gomes Ferreira	Agostinho de Oliveira Guimarães		João Manuel Esteves
Francisco de Paula	José Tomas de Vilanova Manuel Nunes do Nascimento		Félix José da Costa	Manuel Rodrigues de Aguiar	Agostinho de Oliveira Guimarães
			Francisco Xavier Teles		Antônio Caetano Tavares
			João de Oliveira Guimarães		Antônio José Ferreira Nogueira
Francisco de Paula Carrilho	Joana Rosa Eleutéria de Bastos (Viúva de Joaquim José de Carvalho) João Rodrigues Fidalgo (Caixeiro de Domingos Antônio Cançela) Maria Justina dos Martires (Viúva de José Alves da Cunha) Teotônio Figueiredo Henriques		João Gilardi		Antônio Martins Bastos
			Joaquim Lopes de Sá Mourão		Antônio Seara Martins
			José da Costa Lamaram		Bento José Pacheco
			José Fernandes da Cunha		Caetano Cordeiro de Araujo Feio

APÊNDICES

Francisco de Souza Rego	Antônio Taváres da Silva Jerônimo de Castro e Canto	José Jacques Le Tavoec	Manuel Francisco de Oliveira Miguel Rodrigues Colaço Dionísio José Rocha Joaquim José de Oliveira José Antônio Pereira Manuel Pires Lopes de Lima	Correia Viana e Companhia Domingos Gomes Loureiro e Companhia Domingos José Galeão Domingos Martins Braga Felipe de Oliveira Lobato Francisco Antônio Lago Francisco José Bandeira e Companhia Francisco Xavier da Maia
Francisco José de Araújo	Antônio Fernandes da Cunha Manuel de Souza Freire	José Joaquim dos Santos Vital	Felix José Antônio Viana Joaquim José Lopes José Álvares Branco Muniz Barreto	Irmão Poleri João Afonso Viana João da Silva e Oliveira
Francisco José Peixoto de Freitas	Antônio Pinto Cabral José Joaquim Ramos e Silva	José Joaquim Jorge	André Ferreira Braga Antônio dos Santos Cunha Antônio José da Fonte Antônio José Pires Bragança Bernardo da Silva Midoens	João de Oliveira João de Oliveira Guimarães João Ferreira Guimarães João Horácio Houston João Pereira da Silveira Joaquim Lopes de Sá Mourão
Francisco Manuel da Silva Gusmão	Francisco Higino Dias Pereira Teotônio José da Silva		Caetano Antunes de Carvalho Feliciano Raimundo Correa de Carvalho Francisco Henrique Hubens	José Álvares Viana José Antônio Pereira José Antônio Soares da Rocha
Francisco Marques Brandão	Camilo João de Queiros Mariana Ines da Conceição (Viúva de Pedro José da Cruz)		Francisco José Rufino de Souza Lobato	José Domingues Lima
Francisco Nunes Correia	André Guidotti e Loups			

APÊNDICES

Antônio José Batista de Sales
 Antônio José dos Santos Rodrigues
 Custódio José Rodrigues
 João Antônio Pinto
 José Alves Branco
 Manuel Joaquim Rabelo
 Manuel Rodrigues H(es) Froes
 Maria Gertrudes Raimunda do Nascimento (Viúva de Manuel Joaquim Rebelo)
 Matias da Cunha Ferreira

Francisco Xavier de Souza

Francisco José da Costa
 Irmãos Poleri
 Jacinto Fernandes
 Bandeira

José Antônio Castanheira

Jacinto Rodrigues Santos

Antônio Manuel Luis
 Jacinto Antônio Pires
 Madeira

João Afonso Regueira

Anselmo José da Cruz
 Antônio de Souza Portela

Antônio Fernandes de Araújo

José Joaquim Jorge Gonçalves

Francisco Tomás da Costa

João Antônio da Fonseca

João Bernardino Leite

João de Oliveira

João Manuel Borges

José Anacleto

José Anacleto Gonçalves

José Antônio Pereira

José Barbosa de Amorim

José Fernandes e Companhia

José Joaquim da Costa e Silva e Filho

José Ramos da Fonseca

Julião Guillot

Justina Teresa

Luis Gonçalves Teixeira de Barros

Manuel Caetano Barrabino

Manuel Francisco Lima

Mateus Calisto Cordeiro

Maximiano Mendes de Araújo

Antônio José Pires Bragança

José dos Santos Gomes

José Fernandes da Cunha

José Fernandes de Santa Apolonia

José Frutuoso da Silva Vieira

José Gonçalves Correia

José Joaquim Ferreira da Gama

José Joaquim Ramos e Silva

José Onório de Valadares e Aboim

José Rodrigues de Magalhães

José Rodrigues de Magalhães

Julião Gervásio de Aguiar

Le Franc e Companhia

Manuel de Souza Freire

Manuel Pereira Viana de Lima (Administrador dos fundos da CGPP)

Sebastião José da Fonseca

Manuel Xavier Faustino Ramos

João Afonso Viana

Correia Viana e Companhia

Francisco de Souza de Oliveira

Pedro de Alcântara

Joaquim Pedro Quintela

APÊNDICES

Cristovão Luis Teles	José Anacleto Gonçalves
Custódio José da Fonseca	José Ramos da Fonseca
Francisco Manuel Calvet	
Izabel Ferreira de Jesus	José Joaquim Ramos da Silva José Antônio Soares da Rocha
João de Almeida Gomes	João H(es) da Mata
João Ferreiro	Manuel José de Amorim
João Ribeiro	Barbosa
Joaquim José das Mercês	
Joaquim Leocadio da Fonseca e Silva	
Joaquim Pedro Quintela	
José Vaz da Rocha	
Manuel Caetano Viana	

Apêndice XIX - As regiões produtivas de Pernambuco

Todas as remessas de mercadorias vistas durante a pesquisa tinham origens bem assentadas no espaço geográfico que se denomina, hoje, de Nordeste Oriental. Na segunda metade do século XVIII a capitania de Pernambuco era o centro econômico e político dessa região, área compreendida entre o rio Parnaíba e o rio São Francisco.¹⁰⁵¹ Toda a produção agrícola para o mercado externo das quatro capitanias subalternas a Pernambuco (Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba e Alagoas) era exportado pelo porto do Recife, com exceção da capitania da Paraíba que, volta e meia, tinha ligações diretas com a metrópole. Nesse apêndice serão descritas, de Norte a Sul, as principais regiões da vasta área de Pernambuco, suas produções, habitantes e distâncias, embasando-se principalmente numa memória da capitania feita por volta da década de 1770 e início da década de 1780. Isso permitirá ter uma melhor visualização do *hinterland* pernambucano e de como eram as configurações (sub)regionais da capitania que sustentaram o crescimento econômico observado no último quartel do século XVIII.

O Ceará, com 34.181 habitantes, ficava a 869 quilômetros de Pernambuco. Produzia carnes secas, couros e pau violete. Na freguesia de São José dos Cariris se produziam méis, rapaduras e um pouco de açúcar através de 87 engenhos segundo a *Ideia da população*, mas que, com certeza, eram engenhocas.¹⁰⁵² Apesar de se separar de Pernambuco em 1796, o Ceará tinha com Recife o seu principal comércio, principalmente remetendo carnes.¹⁰⁵³

O Rio Grande do Norte, com 21.407 pessoas, ficava a 337 quilômetros de Pernambuco. Em Natal, na parte Norte do Rio Grande, (que deu nome à capitania) encontrava-se o porto das embarcações e era também o local onde muitos moradores tratavam de pescarias. Existiam aí 5 engenhocas “das quais algumas delas fazem finos açúcares de bom peso que encaixam.” Produziam carnes secas e courama. Na fronteira com a Paraíba, na Vila e Freguesia de São José, existiam 22 engenhocas que “só fazem mel e rapaduras.” Também na fronteira com a Paraíba, na Freguesia de Nossa Senhora

¹⁰⁵¹ RIBEIRO JÚNIOR, José. *Colonização e Monopólio*, op. cit, p. 62. “Em 1715 Pernambuco foi elevada à categoria de Capitania Geral englobando sob sua jurisdição” o Ceará, Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte. Cf. SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial: la câmara municipal de Recife (1710-1822)*. Salamanca: Universidad de Salamanca, [tese de doutorado] 2007, p. 137.

¹⁰⁵² *Ideia da população da capitania de Pernambuco (1774)*. In: *Anais da Biblioteca Nacional*. v. XL. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1923, p. 1-9.

¹⁰⁵³ COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos*. Vol. VII. Recife: FUNDARPE, 1983, p. 11.

dos Prazeres de Goianinha, existiam 11 engenhocas “que só fabricam méis e rapaduras” e 3 engenhos reais.¹⁰⁵⁴

A Paraíba, a 125 quilômetros de Pernambuco e com 30.305 habitantes, além de engenhos e engenhocas, possuía uma grande disponibilidade de peixes e mariscos. A Freguesia e Vila da Senhora do Pilar comerciava algodão e louça. A Freguesia da Campina Grande da Senhora da Conceição comerciava vacas e cavalos. Na freguesia de São Miguel existia uma baía chamada de Traição que era capaz de abrigar “grandes embarcações” que comerciavam peixes. Algumas freguesias eram unicamente dedicadas ao comércio de gados.¹⁰⁵⁵ Por volta de 1758, o rei declarava que se não fossem as farinhas enviadas por Goiana - uma das freguesias de Pernambuco - para abastecer a Paraíba, esta última capitania “sofreria séria carestia delas, como muitas vezes vos tem mostrada a experiências”. O porto da Paraíba a 50 anos estava proibido, por lei régia, de despachar farinhas e mais frutos necessários a subsistência de seus moradores, a não ser que houvesse abundância, ocasião em que se permitia a permuta com outras regiões vizinhas.¹⁰⁵⁶ Isso demonstra a interdependência dessas regiões e, sobretudo, a interferência régia em regular os mercados regionais do Nordeste.

Em Pernambuco propriamente dito, existiam várias vilas e freguesias que tinham diversos tipos de produções e que possuíam canais de acesso mais fáceis com as tradicionais regiões de Olinda e Recife. Na freguesia de Taquara, existiam 7 engenhos, 6 movidos a cavalos e 1 movido a água. Além de açúcar, os povos desta freguesia viviam de pescados, plantavam tabaco e tinham roças de arroz e mais lavouras. Na Vila de Alandra, plantava-se tabaco, roças e existia também um abate de gados. A produção da freguesia de Goiana, assim como a de São Lourenço do Tejucupapo, ao Norte de Itamaracá, era recolhida por lanchas e canoas, que descendo os rios transferiam as caixas para as sumacas, que por sua vez, eram remetidas para o porto de Recife. A produção de açúcar dessas vilas era transportada até barra da Ilha de Itamaracá, e era abrigada num trapiche que esperava as sumacas chegarem para as levarem ao porto do Recife. A freguesia de Goiana tinha 29 engenhos, 6 movidos a água e 23 movidos a cavalos. Faziam-se nesta freguesia feiras de gados que vinham do sertão e ainda possuía um

¹⁰⁵⁴ Ibidem, p. 9-15.

¹⁰⁵⁵ Ibidem, p. 16-21.

¹⁰⁵⁶ AHU. Códice nº 262, 1 vol. Provisões, alvarás, cartas régias e ofícios do Conselho Ultramarino para os governadores e mais entidades das capitanias de Pernambuco, Paraíba e Ceará – 1757 a 1805, 22v.

“famoso curtume de curtir sola”. A Junta da CGPP mencionava, ainda, que Goiana era abundante em tabacos por volta de 1762.¹⁰⁵⁷ Os 6 engenhos da freguesia de São Lourenço de Tejucopapo, em Itamaracá, eram todos movidos a cavalos. Produziam tabacos e farinhas, esta última enviada, junto com o açúcar, por sumacas, ao Recife, pelo rio Jaguaribe, por distância de 4,82 quilômetros. Segundo a *Ideia da população de 1774* “esta freguesia é uma das mimosas por ser abundante de peixe, carne, frutas, cocos e mais comestíveis do país, e tem comércio para várias partes.” Na ilha de Itamaracá existiam salinas que salgavam as carnes e couros das oficinas dos sertões do Norte, sal “que é excelente para este fim”. Plantavam-se mandiocas e farinhas, as quais eram conduzidas para a praça do Recife. Nesta ilha alguns moradores viviam dos ofícios de ferreiro, latoeiros, sapateiros, marceneiros, carpinteiros, alfaiates e tendeiros. Goiana e Itamaracá tinham juntas 24.034 pessoas.¹⁰⁵⁸

Ainda em Pernambuco, existia a Vila de Igaracu, a 24 quilômetros ao Norte de Olinda. Os povos dessa Vila “vivem da cultura, principalmente de canas de açúcar” mas também “de seus negócios, onde há algumas lojas de fazendas”. Tinha 15 engenhos, dos quais só um moía com água. Perto dali, os povos da freguesia de Tracunhaém viviam de “plantarem suas lavouras, as quais são carrapatos, algodão, roças e canas de açúcar.” Na freguesia de Santa Ana, criavam-se vacas e cavalos utilizados nos engenhos. Existia aí também uma engenhoca de fazer mel. Na freguesia de Maranguape existiam “vários sítios de coqueiros e currais de apanhar peixe, com algumas jangadas”, “salinas de sal”, “um forno de fazer cal”, criação de vacas, 2 engenhos movidos a água e “2 engenhocas de fazer mel”. Igaracu e as freguesias anexas somavam 52 engenhos e 19.011 pessoas.¹⁰⁵⁹

Em Olinda, na freguesia da Sé, existia uma fábrica de anil, uma engenhoca de fazer mel, fornos para fazer cal, salinas, 9 curtumes, 3 fábricas de atanados e 6 engenhos, dos quais 2 moíam com água e 4 com cavalos. Os povos da freguesia da Várzea “vivem de plantas de cana de açúcar [tinham 10 engenhos], outros de suas lavouras, frutas e hortaliças, que lhe dão consumo na praça do Recife.” A freguesia de Santo Amaro de Jaboatão tinha 14 engenhos, dos quais 8 funcionavam com água e 6 com cavalos. Além do açúcar, seus moradores viviam de negócios, lavouras, arrozes, algodão e mandioca. A freguesia de Nossa Senhora da Luz tinha 16 engenhos, mas seus moradores também se

¹⁰⁵⁷ ANTT. Copiador de Pernambuco. N.º 1 - liv. 382. CGPP. 1759-1773, f. 37f.

¹⁰⁵⁸ *Ideia da população da capitania de Pernambuco* (1774), p. 22-27.

¹⁰⁵⁹ *Ibidem*, p. 28-32.

dedicavam a plantar roças, “feijões e mais lavouras, principalmente de plantarem e tecerem algodões.” Existia ali também uma feira de carnes e negócios de fazendas secas e molhadas. A freguesia de Santo Antão da Mata tinha 3 engenhos de fazer açúcar e 30 engenhos de fazer mel e rapaduras. Segundo a *Ideia da população [...] de 1774*

“sua povoação é alta, aos sábados se matão nela 25 até 30 bois: aqui há outra feira nestes dias donde os moradores vendem os seus efeitos e pano de algodão, que fabricam nesta freguesia em abundância, por cujo motivo vem comboios do sertão e de Minas a comprar este gênero neste lugar. Os habitantes também criam seus gadinhos por serem já lugares de sertões, **outros vivem de suas engenhocas de fazer rapaduras: e o consumo destas é o sertão.**”

Olinda ainda tinha 11 bicas de água de onde vinham “os moradores do Recife conduzir em canoas e lanchas para os navios, sumacas e o povo.” ¹⁰⁶⁰

Subordinadas a Olinda, ainda existiam 7 freguesias localizadas nos sertões. A freguesia [“muito pobre”] do Santo Antônio do Ararobá, no sertão dos Garanhuns,

“tem 25 fazendas de gados: nos brejos se plantam lavouras, milhos, feijões, algodões, roça e canas de açúcar de que fazem mel e rapaduras, e outros curtem seus couros e solas e outros vivem de passar boiadas para a praça de Pernambuco e cidade da Bahia e alguns de serem vaqueiros.”

Santo Antônio do Ararobá tinha, no total, 1.546 pessoas. As vilas e freguesias sertanejas arroladas a seguir, juntamente com sua população, tinham atividades econômicas semelhantes: Vila de Simbres com 465 pessoas; Vila de Águas Belas, com 213 pessoas; Freguesia do Cabrabó, com 3.390 pessoas; Freguesia de São José dos Bezerras, com 1.882; Freguesia do Tacaratú, com 1.101 pessoas e a Freguesia do Pilão Arcado, com 1.805. Ao todo, Olinda tinha 69 engenhos, 12 curtumes e 268 fazendas com 43.909 pessoas. ¹⁰⁶¹

Recife, que ficava a 4,82 quilômetros ao Sul de Olinda,

“tem duas barras principais por entre os recifes, os quais formam um porto muito abrigado e pacífico, com fundo muito bom, donde estão ancorados navios em grande número e sumacas que conduzem para a praça mantimentos e efeitos, como sejam caixas de açúcar, tabacos, couros, solas, pau Brasil, taboados e madeiras.”

É circulada por dois rios: o Beberibe e o Capiberibe, ambos navegáveis em até quatro quilômetros acima. Na barra do rio Capiberibe ficavam a Casa [Mesa] da Inspeção, Alfândega Real, 3 trapiches, afora um outro que estava “arruinado”, “pelos quais se

¹⁰⁶⁰ Ibidem, p. 33-36

¹⁰⁶¹ Ibidem, p. 37-39

desembarcam os efeitos que vem para terra, como também as que saem dela para fora” e, mais ao Sul, se encontram os estaleiros “donde se fabricam as embarcações”. Em Recife existiam 2 curtumes de curtir solas e sua população somava 15.207 pessoas. A freguesia de Moribeca, termo do Recife, tinha oito engenhos. A freguesia de Santo Antônio do Cabo, tinha 26 engenhos, com o rio Arasuagi, e outros que o acompanham, fertilizando as suas terras.¹⁰⁶² Na década de 1780, era o núcleo do “poderoso setor conservador da oligarquia agrária pernambucana.”¹⁰⁶³ A freguesia de São Miguel de Ipojuca ficava a 57 quilômetros do Recife, tinha 26 engenhos de fazer açúcar e contava com uma população de 7.559 pessoas. Também produzia algodão, arrozes e roças. Os “taboados, arrozes e mais efeitos da terra” eram conduzidos por balsas ou jangadas para a praça do Recife. Possuía um trapiche no porto de galinhas onde se recolhiam as caixas que as sumacas transportavam para o porto do Recife. Ao todo, Recife e suas freguesias, tinham 60 engenhos, 2 curtumes e uma fazenda somando uma população de 35.274 pessoas.¹⁰⁶⁴

Sirinhaém, com 11.339 pessoas, ficava a 77 quilômetros do Recife e tinha 41 engenhos famosos por fazerem os “menores açúcares, em peso, e qualidade dos que se fabricam em todo o Brasil.” É povoado de “muitas cachoeiras, e pedras, por cuja causa só em alguns lugares são navegáveis de canoas e balsas, em que se tiram e conduzem as caixas dos seus engenhos, e todo o gênero de madeiras duráveis e preciosas.” No seu litoral “com maré cheia e vento rijo é inacessível pela braveza das ondas que a combatem pelas raízes de toda a sua redondeza.” Na freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Vila de Serinhaém existiam 37 engenhos, 22 movidos a água e 15 movidos a bestas.¹⁰⁶⁵ Por volta de 1759, seu porto era “frequentado de muitas embarcações da Bahia e Recife por causa do comércio.”¹⁰⁶⁶

Una tinha 23 engenhos, 5 movidos a água e 18 com bestas com uma população de 6.012 pessoas. O rio Una

“é um dos mais caudalosos desta Vila, e tem o inconveniente de não poder ser navegado de embarcações de vela, pelo embaraço de muitas cachoeiras, e pedras que só consentem em alguns lugares particularmente em distância de 2 léguas [nove quilômetros] pouco mais ou menos a barra, o chegar lanchas e

¹⁰⁶² Ibidem, p. 40-46.

¹⁰⁶³ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil, op. cit.*, p. 141.

¹⁰⁶⁴ Ideia da população da capitania de Pernambuco (1774), p. 40-46.

¹⁰⁶⁵ Ibidem, p. 46-50.

¹⁰⁶⁶ COUTO, Domingos Loreto. *Desagravos do Brasil e glórias de Pernambuco*. Recife: Fundação de Cultura, 1981, p. 166.

jangadas a conduzir as caixas dos açúcares dos seus engenhos e outros gêneros da terra.”¹⁰⁶⁷

Porto Calvo ficava a 159 quilômetros ao Sul de Recife. Tinha 34 engenhos e 13.415 pessoas. Suas barras podiam receber embarcações de 300 a 500 toneladas. Era possível adentrar um dos seus rios, o Manguaba, em até 33 quilômetros com barcos, lanchas, canoas e jangadas. Já no rio Camaragibe essas embarcações pequenas conseguiam subir 19 quilômetros. Porto Calvo ainda tinha matas virgens em 1774, por isso abundava a sua diversificação de madeiras. Na freguesia de Nossa Senhora da Apresentação da Vila do Bom Sucesso existiam 11 engenhos, todos movidos a bestas, com uma população de 4.400 pessoas. A freguesia do Senhor Bom Jesus, que ficava a 43 quilômetros do litoral pelo rio e a 33 quilômetros por terra, tinha 11 engenhos e contava com uma população de 4.120 pessoas. Além de açúcar, produzia fumos e tinha roças. A freguesia de São Bento, que ficava a 300 “paços” do litoral, tinha 5 engenhos, todos movidos a bestas e sua população somava 3.000 pessoas.¹⁰⁶⁸ Por volta de finais da década de 1770, mencionava-se que existiam cerca de 1.900 pessoas trabalhando em torno da cultura do algodão.¹⁰⁶⁹

Alagoas, “abundante de excelente pescado”, cultivava “muitas lavouras de mandiocas, milhos e arrozes”, comerciava madeiras, pacaconhas e possuía 40 fazendas e 30 engenhos, somando uma população de 14.146 pessoas. Nos seus rios navegavam as “embarcações chamadas canoas de um só pau, de qualidade vinhático, que transportam no seu bojo 3 e 4 caixas de açúcar de 35 e 40 arrobas cada uma, e outras mais pequenas que servem de cargas miúdas e das armações das pescarias.” As caixas eram transportadas até o trapiche que, em seguida, iam de carros até o “porto ou Bahia chamada Jaraguá, onde ancoram as sumacas, que não sobem pela alagoa acima.”¹⁰⁷⁰

Penedo, colado ao rio São Francisco, abundava “de gados vacum e cavalar, em cujos pastos se refazem os ditos animais.” Tinha 4 engenhocas, 9 engenhos e 208 fazendas. Sua população somava 9.897 pessoas.¹⁰⁷¹

Em suma, o que se pode resumir de mais essencial dessa breve descrição do cenário pernambucano é o seguinte. Do Recife, “por navegação de cabotagem, se inter-

¹⁰⁶⁷ Ideia da população da capitania de Pernambuco (1774), p. 49-50. Conversão minha.

¹⁰⁶⁸ Ibidem, p. 50-55.

¹⁰⁶⁹ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil, op. cit.*, p. 137.

¹⁰⁷⁰ Ideia da população da capitania de Pernambuco (1774), p. 55-58.

¹⁰⁷¹ Ibidem, p. 58.

relacionavam os outros portos secundários da região que davam acesso aos sertões de fora.” Eram eles os portos de “Camocí, Ceará, Mondaú, Jaguaribe, Açú e Paranaguá de onde chegavam carne e pescado seco, couros de bois, cabras e veados crus e curtidos, solas, tartarugas, madeiras, algodão, âmbar e sal” tanto para exportação como para o abastecimento interno. Do Recife “saíam para esses destinos panos de algodão, aguardente, instrumentos de ferro, tabaco, farinha, feijões, melão, açúcar, arroz e tecidos importados da Europa.” ¹⁰⁷²

A fértil região para as plantações de açúcar era a da *várzea*, delimitada “pelos rios Capibaribe e Ipojuca.” O rio Capibaribe desembocava diretamente no porto de Recife e ligava, grosso modo, as regiões interiores do Oeste com o litoral. O rio Ipojuca ligava também a região Oeste com o litoral, só que mais ao Sul, tocando a freguesia de Ipojuca. Além disso, regiões importantes como Goiana, São Miguel, as Alagoas e Porto Calvo “estavam cruzadas estrategicamente por vias fluviais que desembocavam em portos naturais e enseadas que ofereciam possibilidades independentes de embarque.” Porto Calvo, Serinhaém e Ipojuca no Sul, Igarassu, São Lourenço, Tracunhaém e Goiana (esta última produtora também de tabaco) no Norte e Muribeca e Cabo no Sudoeste eram “distritos açucareiros” e se valiam do trabalho escravo, mas que também continham um pouco de agricultura livre. As freguesias de Santo Antônio, São Lourenço e Tracunhaém, foram “predominantemente caracterizadas pela agricultura dos povos livres,” assim como Pau do Alho, Nazaré e Limoeiro que eram importantes regiões produtoras de alimentos para os engenhos, mas que na década de 1780 passaram a se dedicar intensivamente a plantação de algodão. ¹⁰⁷³

¹⁰⁷² SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial*, op. cit., p. 137-139. Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749. In: *Anais da Biblioteca Nacional*, v. XXVIII, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1908, p. 366. MELLO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal. História e historiografia*. São Paulo: Editora 34, p. 179.

¹⁰⁷³ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*, op. cit., p. 27, 29, 31, 71, 146 e 147.

Apêndice XX - Os principais lavradores de Pernambuco em 1801

Fonte: 1801, janeiro, 21, Recife. OFÍCIO (1ª via) da [Junta Governativa da capitania de Pernambuco] ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Rodrigo de Sousa Coutinho, sobre o envio da representação dos agricultores, em que pedem que os negociantes de escravos os mantenham expostos ao público, para que os suplicantes possam comprá-los em primeira mão. Anexos: 4 docs. AHU_ACL_CU_015, Cx. 223, D. 15104.

Antônio Carvalho de Araujo Lima	João Antônio Branco
Antônio da Costa Pereira	João Crisóstimo da Fonseca Silva
Antônio da Rocha Vanderlei	João de Bastos Soares
Antônio de Olinda Cavalcante e Albuquerque	Joaquim José Nunes
Antônio Jerônimo Lopes Viana	Joaquim Pedro Batista do Rego
Antônio Luis de Abreu	José Correia [?]
Antônio Pedro de Barros Cavalcante	José Fernandes de Araujo
Antônio Rodrigues Ramos	José Francisco [?]
Cristovão Paes Barreto	José Tomás Teixeira Cavalcante
Felix Joseph Tavares de Lira	Luis Fernandes de Albuquerque
Francisco Casado Lima	Manuel de Araujo Lima
Francisco da Cunha Pedrosa	Manuel de Freitas Barros
Francisco da Silva Santiago	Manuel dos Santos
Francisco de Gouvea Souza	Manuel Francisco da Fonseca
Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque	Manuel Freire de Souza
Francisco João de São José (Padre)	Manuel Pereira Dutra
Francisco Ribeiro Maia	Pedro Teixeira Cavalcante
Francisco Xavier de Albuquerque	Xavier dos Prazeres Lima
Gonçalves Xavier Paes de Mello	

Apêndice XXI - Entrada de escravos nos portos do Brasil (1701 a 1807)

Fonte: Trans-Atlantic Slave Trade Database. Banco de dados, online, que registra viagens de tráfico de escravos. <http://slavevoyages.org/>. Acessado em 20/06/2014. Agradeço a Maximiliano M. Menz por disponibilizar esses dados.

Anos	Amazônia	%	Bahia	%	Pernambuco	%	Rio	%	Total
1701	130	1%	7.108	39%	6.027	33%	4.975	27%	18.240
1702	110	1%	7.082	39%	6.006	33%	4.957	27%	18.155
1703	200	1%	7.125	39%	6.004	33%	4.956	27%	18.285
1704	110	1%	6.448	39%	5.468	33%	4.514	27%	16.540
1705	110	1%	5.377	39%	4.559	33%	3.764	27%	13.810
1706	110	1%	6.014	39%	5.100	33%	4.210	27%	15.434
1707	110	0%	9.827	39%	8.333	33%	6.879	27%	25.149
1708	102	1%	6.283	39%	5.328	33%	4.398	27%	16.111
1709	110	1%	6.609	39%	5.605	33%	4.627	27%	16.951
1710	110	1%	6.672	41%	5.658	35%	3.659	23%	16.099
1711	110	1%	8.259	48%	4.348	25%	4.360	26%	17.077
1712	110	1%	10.546	58%	4.348	24%	3.240	18%	18.244
1713	110	0%	10.906	48%	4.348	19%	7.275	32%	22.639
1714	406	2%	11.197	52%	4.348	20%	5.476	26%	21.426
1715	100	1%	7.884	41%	4.348	23%	6.783	35%	19.115
1716	110	1%	10.000	46%	4.348	20%	7.505	34%	21.963
1717	110	1%	8.999	46%	4.348	22%	6.203	32%	19.660
1718	388	2%	9.708	42%	4.348	19%	8.615	37%	23.060
1719	110	1%	7.477	42%	4.348	25%	5.751	33%	17.686
1720	491	2%	7.829	38%	4.348	21%	7.904	38%	20.572
1721	110	1%	7.236	45%	3.118	19%	5.683	35%	16.147
1722	110	1%	6.252	42%	3.396	23%	5.275	35%	15.033
1723	110	1%	8.912	54%	2.432	15%	5.073	31%	16.527

APÊNDICES

1724	110	0%	17.098	61%	5.507	20%	5.379	19%	28.094
1725	289	1%	8.643	41%	5.282	25%	6.943	33%	21.157
1726	110	0%	12.291	51%	5.015	21%	6.701	28%	24.117
1727	439	2%	10.561	44%	6.867	29%	6.191	26%	24.058
1728	388	2%	13.907	61%	3.408	15%	5.058	22%	22.761
1729	776	4%	12.567	64%	3.880	20%	2.493	13%	19.716
1730	110	1%	5.749	31%	3.217	17%	9.445	51%	18.521
1731	110	1%	14.273	70%	1.482	7%	4.388	22%	20.253
1732	110	1%	8.103	51%	1.552	10%	6.150	39%	15.915
1733	196	1%	9.307	48%	3.300	17%	6.773	35%	19.576
1734	519	2%	11.889	50%	3.751	16%	7.752	32%	23.911
1735	196	1%	9.458	42%	3.300	15%	9.319	42%	22.273
1736	110	0%	10.121	45%	2.328	10%	9.838	44%	22.397
1737	110	1%	10.105	51%	1.930	10%	7.485	38%	19.630
1738	110	1%	11.806	54%	3.417	16%	6.486	30%	21.819
1739	110	1%	8.617	47%	1.456	8%	8.089	44%	18.272
1740	77	0%	10.677	52%	3.029	15%	6.651	33%	20.434
1741	100	1%	4.120	26%	1.880	12%	9.640	61%	15.740
1742	110	0%	12.175	48%	3.850	15%	9.061	36%	25.196
1743	101	1%	6.361	34%	1.696	9%	10.299	56%	18.457
1744	388	1%	14.610	55%	3.670	14%	8.007	30%	26.675
1745	110	1%	4.834	25%	2.518	13%	11.827	61%	19.289
1746	110	1%	7.595	38%	3.078	15%	9.183	46%	19.966
1747	110	0%	14.893	59%	2.935	12%	7.124	28%	25.062
1748	110	0%	10.891	46%	5.330	23%	7.216	31%	23.547
1749	110	1%	13.301	61%	3.574	16%	4.691	22%	21.676
1750	110	0%	15.883	71%	4.530	20%	1.937	9%	22.460
1751	110	1%	8.496	47%	1.928	11%	7.573	42%	18.107
1752	485	2%	10.727	46%	3.689	16%	8.475	36%	23.376

APÊNDICES

1753	466	2%	11.340	48%	4.299	18%	7.686	32%	23.791
1754	110	1%	6.384	33%	2.579	13%	10.560	54%	19.633
1755	484	2%	7.883	37%	3.371	16%	9.331	44%	21.069
1756	776	3%	9.121	36%	4.083	16%	11.390	45%	25.370
1757	892	4%	7.557	35%	2.990	14%	10.354	48%	21.793
1758	1.691	8%	7.157	32%	4.725	21%	8.535	39%	22.108
1759	892	4%	5.686	29%	2.980	15%	10.374	52%	19.932
1760	701	4%	7.945	42%	2.508	13%	7.681	41%	18.835
1761	930	4%	7.636	36%	2.308	11%	10.388	49%	21.262
1762	2.682	13%	6.908	33%	2.780	13%	8.532	41%	20.902
1763	735	4%	6.205	33%	3.800	20%	8.117	43%	18.857
1764	1.737	10%	3.796	22%	2.306	13%	9.418	55%	17.257
1765	1.802	7%	7.124	27%	3.533	13%	13.787	53%	26.246
1766	1.049	4%	10.806	45%	3.573	15%	8.847	36%	24.275
1767	1.518	6%	8.122	33%	4.106	17%	10.515	43%	24.261
1768	1.324	6%	8.231	39%	4.008	19%	7.475	36%	21.038
1769	812	4%	8.233	43%	1.119	6%	9.173	47%	19.337
1770	1.250	7%	5.473	28%	2.999	16%	9.498	49%	19.220
1771	1.078	6%	7.411	39%	1.835	10%	8.864	46%	19.188
1772	1.243	6%	4.621	23%	3.210	16%	11.249	55%	20.323
1773	1.016	5%	6.553	33%	1.826	9%	10.574	53%	19.969
1774	975	5%	8.768	44%	3.234	16%	6.992	35%	19.969
1775	1.256	6%	9.810	48%	3.134	15%	6.244	31%	20.444
1776	2.207	10%	10.005	47%	3.037	14%	6.165	29%	21.414
1777	1.215	8%	4.050	26%	2.016	13%	8.151	53%	15.432
1778	2.753	12%	8.901	37%	2.085	9%	10.162	43%	23.901
1779	1.751	8%	7.586	35%	1.977	9%	10.585	48%	21.899
1780	976	4%	16.439	59%	1.381	5%	8.951	32%	27.747
1781	2.046	7%	14.242	47%	2.944	10%	11.085	37%	30.317

APÊNDICES

1782	933	3%	14.352	53%	2.775	10%	9.126	34%	27.186
1783	2.560	10%	9.077	35%	3.980	15%	10.377	40%	25.994
1784	726	3%	10.355	41%	2.260	9%	11.949	47%	25.290
1785	1.168	5%	7.604	33%	1.602	7%	12.900	55%	23.274
1786	1.588	6%	8.309	32%	1.767	7%	14.569	56%	26.233
1787	3.198	13%	3.309	13%	6.120	25%	11.916	49%	24.543
1788	2.893	11%	5.586	22%	3.182	12%	13.970	55%	25.631
1789	2.046	9%	7.556	35%	1.780	8%	10.159	47%	21.541
1790	1.782	7%	7.415	30%	2.664	11%	13.029	52%	24.890
1791	1.169	5%	7.822	35%	4.754	21%	8.615	39%	22.360
1792	1.984	6%	8.243	25%	4.057	12%	18.363	56%	32.647
1793	2.073	6%	10.998	33%	4.504	14%	15.587	47%	33.162
1794	2.465	7%	14.821	44%	1.775	5%	14.535	43%	33.596
1795	3.208	9%	14.145	41%	4.526	13%	12.572	36%	34.451
1796	1.432	5%	9.222	33%	2.315	8%	14.745	53%	27.714
1797	1.846	6%	9.180	29%	5.865	18%	15.127	47%	32.018
1798	835	3%	10.121	40%	6.299	25%	8.150	32%	25.405
1799	3.351	12%	10.262	36%	3.468	12%	11.225	40%	28.306
1800	1.760	7%	9.889	37%	2.702	10%	12.096	46%	26.447
1801	1.916	6%	10.635	35%	6.121	20%	12.068	39%	30.740
1802	3.053	9%	6.209	18%	6.704	19%	18.908	54%	34.874
1803	2.556	8%	10.830	35%	5.169	17%	12.570	40%	31.125
1804	6.526	18%	12.200	33%	5.392	15%	12.700	34%	36.818
1805	5.691	16%	11.212	32%	3.909	11%	14.689	41%	35.501
1806	6.229	16%	14.567	38%	5.456	14%	11.656	31%	37.908
1807	3.506	9%	12.289	33%	6.687	18%	14.813	40%	37.295

Fontes e bibliografia

Fontes manuscritas

-Arquivo Histórico Ultramarino

Avulsos de Pernambuco

Mapas de frota, mapas de embarcações e mapas gerais (563 documentos, cerca de 1.400 embarcações).

Contratos de frete do pau-brasil (384).

Diversos: Ofícios, Consultas, Processos, Representações, Cartas, Requerimentos, Avisos, Procurações, Escritos, Listas, Informações, Decretos e Regimentos (202).

Códices

Passaportes de Navios, Códice nº 773 ao Códice nº 787 (753 passaportes).

Códice nº 256, Códice nº 262, Códice nº 266 e Códice nº 267.¹⁰⁷⁴

-Alberto Lamago

Documentos: AL-050-003, AL-050-012, AL-050-017-03, AL-017-002-09 e AL-017-004-15.

-Arquivo Nacional da Torre do Tombo

Cartórios notariais de Lisboa: 1º CNL-A, 1º CNL-B, 1º CNL-C, 2º CNL, 3º CNL, 6º CNL, 7º CNL-A, 7º CNL-B, 8º CNL, 9º CNL, 10º CNL, 11º CNL-A, 11º CNL-B, 12º CNL-B, 14º CNL, 15º CNL-A e 15º CNL-B. (1.203 livros, 1.320 procurações e 94 sociedades mercantis, e outros contratos).

¹⁰⁷⁴ A localização específica das fontes dos mapas, contratos de frete e passaportes estão elencadas no Apêndice I.

Juízo da Índia e Mina (36 letras de risco postas em litígio e 236 processos de dívidas de fretes).¹⁰⁷⁵

Alfândega de Lisboa, Registros da Mesa do Consulado: livros. 67, 66, 120, 122, 123, 119, 121, 417, 416, 414, 149, 415 e 151.

Junta do Comércio: Registo Geral (do livro 104 ao livro 137), Correspondência recebida das autoridades ultramarinas (Maço 10, caixa 38), Mapa da exportação da capitania de Pernambuco para Lisboa e Porto (Livro 455) e Relação de equipagens de Navios (Maço 4, 5, 6 e 8; caixas 15, 16, 17, 23 e 30).

Habilitações da Ordem de Cristo: Mç, 7, n. 13. Letra M, Mç, 27, n. 5. Letra M, Mç, 36, n. 5, Letra A, Mç, 37, n. 7, Letra M e Mç, 55, n. 6, Letra J.

-Arquivo Público Jordão Emerenciano (Arquivo Público de Pernambuco)

Correspondência com a Corte: Códice 03, 05 e 09.

-Arquivo da Universidade de Coimbra

Conde dos Arcos: Tomo II. Ordens Reais para o Governo de Pernambuco, 1715-1744, Tomo 1. Disposições de Pernambuco, 1648-1696 e Tomo 2. Disposições de Pernambuco, 1699-1745.

-Biblioteca Nacional, Lisboa

Manuscritos, Mss. 224 (Correspondência do mercador Antônio Esteves Costa) e ANÔNIMO, Notícia Geral do Comércio. Prov. 1793, Cód. 11.260.

-Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

Mapas Estatísticos de Pernambuco, 1763, BN, 03,01,038

¹⁰⁷⁵ A localização específica das fontes dos cartórios e do juízo da Índia e Mina estão elencadas no Apêndice I.

-Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano

Códice 12, Códice 169 e Códice 171

Fontes impressas

ALMEIDA, Eduardo de Castro e. *Inventário dos documentos relativos ao Brasil existentes no Arquivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Bahia. Vol. I.* Rio de Janeiro: Oficinas gráficas da biblioteca nacional, 1913.

ANTONIL, Andre João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas.* Lisboa: na Officina Real Deslandesiana, 1711.

CALDAS, José Antônio. *Noticia geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759.* Salvador: Tip. Beneditina, 1951.

COUTO, Domingos Loreto. *Desagravos do Brasil e glórias de Pernambuco.* Recife: Fundação de Cultura, 1981.

Documentos Históricos. Pernambuco e outras capitanias do Norte. Cartas e Ordens. 1717-1727. Vol. LXXXV, 1949,

FRANCA, Gonçalo Soares da. Dissertações da história eclesiástica do Brasil que recitou na academia brasílica dos esquecidos (1724). In: CASTELLO, José Aderaldo. *O movimento academicista no Brasil: 1641-1820/22.* São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, 1969, vol. I, tomo 5.

Ideia da população da capitania de Pernambuco (1774). In: *Anais da Biblioteca Nacional.* v. XL. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1923.

Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749. In: *Anais da Biblioteca Nacional,* v. XXVIII, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1908.

LISANTI, Luis. *Negócios coloniais. Uma correspondência comercial do século XVIII.* 5 volumes. Brasília: Ministério da Fazenda, 1973.

SILVA, Antonio Delgado da. Collecção da Legislação portuguesa desde a ultima compilação das ordenações [...]. Vol. 1. Lisboa: Tip. Maigrense, Correia da Cunha, 1830-1849.

SILVA, Antonio Moraes. *Diccionario da lingua portugueza - recompilado dos vocabularios impressos ate agora, e nesta segunda edição novamente emendado e muito acrescentado*, por ANTONIO DE MORAES SILVA. Lisboa: Typographia Lacerdina, 1813.

SILVA, José Justino de Andrade. *Collecção Chronologica da Legislação Portuguesa. Vol. 9 e 10*. Lisboa: 1854-1859.

Bancos de dados

Preços na Europa (século XVIII): <http://gpih.ucdavis.edu/Datafilelist.htm#Europe>

Preços na Europa (século XVIII): <http://www.iisg.nl/hpw/data.php>

Preços em Portugal (século XVIII): http://pwr-portugal.ics.ul.pt/?page_id=56

Tráfico de escravos: <http://slavevoyages.org/>

Bibliografia

ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos. Aspectos da administração colonial*. Recife: EDUFPE/EDUFAL, 1997.

AGUIAR, Pinto de. *Bancos no Brasil colonial. Tentativas de organização bancária em Portugal e no Brasil até 1808*. Salvador: Livraria Progresso, 1960.

ALDEN, Dauril. "the population of Brazil in the Late Eighteenth Century: a preliminary survey". *Hispanic American Historical Review*, May, 1963, vol. XLIII, nº 2.

ALDEN, Dauril. *Royal Government in colonial Brazil. With special reference to the administration of the Marquis of Lavradio, Viceroy, 1769-1779*. Los Angeles: University of California Press, 1968.

ALDEN, Dauril. O período final do Brasil colônia, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie. *História da América Latina. Vol. II*. São Paulo: Edusp, 1999.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes. Formação do Brasil no Atlântico Sul. Séculos XVI e XVII*. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

ALEXANDRE, Valentim. Os sentidos do império. Questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime Português. Porto: Edições Afrontamento, 1993.

ALMEIDA, Manuel Lopes de. *Notícias históricas de Portugal e Brasil. (2 vols.)*. Coimbra: Coimbra Ed, 1971.

ANTUNES, Cátia. A história da análise de redes e a análise de redes em história. *História. Revista da FLUP Porto*, IV Série, vol. 2. 2012.

ANTUNES, Cátia. Free Agents and Formal Institutions in the Portuguese Empire: Towards a Framework of analysis. *Portuguese Studies*, Vol. 28, No. 2 (2012).

ARAÚJO, Clara Farias de. *O trato dos homens de negócio de Pernambuco: metamorfoses nas hierarquias (1730-1780)*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, [tese de doutorado], 2012.

ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. A produção econômica. In: SERRÃO, Joel; MARQUES, A.H. Oliveira. *Nova História da Expansão Portuguesa. O império luso-brasileiro, 1750-1822. Vol. VIII*. Lisboa: Editorial Estampa. 1986.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. Decadence or Crisis in the Luso-Brazilian Empire: A New Model of Colonization in the Eighteenth Century. *Hispanic American Historical Review*, November 2000, 80(4).

ARRUDA, José Jobson de Andrade. Decadência ou crise do Império luso-brasileiro: o novo padrão de colonização do século XVIII. *Revista USP*, São Paulo, n. 46, pp. 66-78, junho/agosto 2000.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. O império tripolar: Portugal, Angola, Brasil. IN: SCHWARTZ, Stuart; MYRUP, Erik. (org.) *O Brasil no império marítimo português*. Bauru: EDUSC, 2009.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. Superlucros: a prova empírica do exclusivo colonial. In: *Topoi*, v. 15, n. 29, p. 706-718, jul./dez. 2014.

AZEVEDO, J. Lúcio de. *Épocas de Portugal econômico. Esboços de história*. Lisboa: Livraria clássica editora, 1978.

BAIROCH, Paul. *Economics and world history. Myths and paradoxes*. Harvester Wheatsheaf, 1993.

BALANDIER, Georges. A noção de situação colonial. In: *Cadernos de campo*, nº 3, 1993.

BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BASKES, Jeremy. *Staying Afloat: Risk and Uncertainty in Spanish Atlantic World Trade, 1760-1820*. Stanford: Stanford University Press, 2013.

BERNAL, Antonio-Miguel. *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español com América*. Madri: Consorcio Urbanístico del Pasillo Verde Ferroviario de Madrid, 1992.

BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no novo mundo. Do barroco ao moderno, 1492 – 1800*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

BOHORQUEZ, J. *Globalizar el Sul. La emergencia de ciudades globales y la economía política de los impérios portugués y español: Rio de Janeiro y La Habana durante la Era de las Revoluciones*. Florença: European University Institute [tese de doutorado], 2016.

BOLDIZZONI, Francesco. *The poverty of clio. Resurrecting economic history*. Princeton University Press, 2011.

BORREGO, Maria Aparecida de Menezes. *A teia mercantil: negócios e poderes em São Paulo colonial (1711-1765)*. São Paulo: Alameda, 2010.

BOURDIEU, Pierre. *As estruturas sociais da economia*. Lisboa: Instituto Piaget, 2001.

BOXER, Charles R. *A idade de ouro do Brasil. Dores de crescimento de uma sociedade colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

BOXER, Charles R. *O Império marítimo português. 1415-1825*. São Paulo: Cia das Letras, 2002.

BRAUDEL, Fernand. *El mediterráneo y el mundo mediterráneo em la época de Felipe II. Tomo segundo*. México, D. F: Fondo de Cultura Económica, 1976.

BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987

BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. Vol. 1*. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Os jogos das trocas. Vol. 2*. São Paulo: Martins fontes, 2009.

BRENNER, Robert. “The Origins of Capitalist Development: a Critique of Neo-Smithian Marxism”, in *New Left Review*, I/104, July-August (1977).

BRENNER, Robert. Estructura de clases agraria y desarrollo económico en la Europa preindustrial. In: ASTON, T.H; PHILPIN, C.H.E. (eds) *El debate Brenner. Estructura*

de classes agraria y desarrollo económico en la Europa pré-industrial. Barcelona: Editorial Crítica, 1988

BRENNER, Robert. *Merchants and Revolution: Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*. Princeton: Princeton University Press, 1993.

BUESCU, Mircea. *História econômica do Brasil. Pesquisas e análises*. Rio de Janeiro: APEC, 1970.

BURKE, Peter. *História e teoria social*. São Paulo: Editora UNESP, 2012.

BURNARD, Trevor. *Planters, Merchants, and Slaves. Plantation Societies in British America, 1650–1820*. Chicago: The University of Chicago Press, 2015.

CAILLÉ, Alain. A dominância do mercado. In: LACOSTE, Yves (coord.) *Ler Braudel*. Campinas: Papirus, 1989.

CANABRAVA, Alice Piffer. A influência do Brasil na técnica do fabrico de açúcar nas Antilhas francesas e inglesas no meado do século XVII. In: CANABRAVA, Alice Piffer. *História econômica: estudos e pesquisas*. São Paulo: Hucitec, 2005.

CARNAXIDE, Antônio de Sousa Pedroso, Visconde de. *O Brasil na administração pombalina: economia e política externa*. São Paulo: Ed. Nacional, 1979.

CARR, Edward Hallett. *Que é história?*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

CARRARA, Angelo Alves. *Minas e currais: produção rural e mercado interno em Minas Gerais, 1674-1807*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007.

CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real fazenda no Brasil. Século XVII*. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2009.

CARRARA, Angelo Alves. MENZ, Maximiliano M. MELO, Felipe Souza. A economia brasileira na crise do Antigo Regime (ca. 1760 – ca. 1807). No prelo.

CARREIRA, Antônio. *As companhias pombalinas. De Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Editorial Presença, 1983.

CARREIRA, Antônio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Vol. 1*. Lisboa: Cia Editora Nacional & Instituto Nacional do Livro, 1988.

CHAUNU, Pierre. *Sevilha e a América nos séculos XVI e XVII*. São Paulo e Rio de Janeiro: Difel, 1980.

CHRISTELOW, Allen. "Great Britain and the Trades from Cadiz and Lisbon to Spanish America and Brazil, 1759–1783," *Hispanic American Historical Review*, 27 (Feb., 1947).

CLARK, John G. *La Rochelle and the Atlantic economy during the eighteenth century*. Baltimore e Londres: The Johns Hopkins University Press, 1981.

COELHO, Rafael da Silva. *Moeda no Brasil no final do século XVII*. São Paulo: Universidade de São Paulo, [dissertação de mestrado] 2013.

CORTESÃO, Jaime. *Teoria geral dos descobrimentos portugueses: a geografia e a economia da restauração*. Lisboa: Seara Nova, 1940.

COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos. Vol. VI*. Recife: Arquivo Público Estadual, 1954.

COSTA, F. A. Pereira da. *Anais pernambucanos. Vol. VII*. Recife: FUNDARPE, 1983.

COSTA, Leonor Freire. *Império e grupos mercantis. Entre o Oriente e o Atlântico (século XVII)*. Lisboa: Livros horizonte, 2002.

COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002.

COSTA, Leonor Freire. Relações económicas com o exterior. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da. (Org.) *História económica de Portugal. 1700-2000. O século XVII, vol. 1*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005.

COSTA, Leonor Freire. Entre o açúcar e o ouro: permanência e mudança na organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII). In: FRAGOSO, João, et. al. (org.) *Nas rotas do*

império. Eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português. Vitória: EDUFES, 2014.

COSTA, Leonor Freire; ROCHA, Maria Manuela; SOUZA, Rita Martins de. *O ouro do Brasil*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2013.

COSTA, Leonor F.; ROCHA, Manuela M.; BRITO, Paulo. Money supply and the credit Market in early modern economies: the case of eighteenth-century Lisbon. Instituto Superior de economia e gestão, Universidade de Lisboa. *Working Paper*, nº 52, 2014.

COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. *História económica de Portugal, 1143-2010*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2014.

CROSBY, Alfred W. *Imperialismo Ecológico. A expansão biológica da Europa, 900-1900*. São Paulo: Cia das Letras, 2011.

CROUZET, François. “Wars, blockade and economic change in Europe, 1792-1815.” *The Journal of economic history*. Vol. 24. N.º 4, 1964.

CRUZ JÚNIOR, A. *O mundo marítimo português na segunda metade do século XVIII (Ensaio)*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, 2002.

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 ao início da Revolução Liberal*. Lisboa: Edições Colibri, 2014.

CURTO, José. *Álcool e escravos. O comércio luso-brasileiro do álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c. 1480-1830) e o seu impacto nas sociedades da África Central e Ocidental*. Lisboa: Vulgata, 2002.

DAVIS, Ralph. “Merchant Shipping in the Economy of the Late Seventeenth Century”, *Economic History Review*, vol. 9, n.º 3, 1956.

DAVIS, Ralph. “Earnings of capital in the English shipping industry, 1670-1730.” *The journal of economic history*. Vol. XVII, n. 3. 1957.

DAVIS, Ralph. *The rise of English shipping industry in the seventeenth and eighteenth centuries*. David & Charles: Newton Abbot, 1962.

DAVIS, Ralph. *La Europa atlántica. Desde los descubrimientos hasta la industrialización*. Siglo veintiuno editores, 1976.

DE VRIES, Jan. *Economy of Europe in an age of crisis, 1600-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1976.

DE VRIES, Jan. The Dutch Atlantic economies. In: COCLANIS, Peter A. (Edit) *The Atlantic economy during the seventeenth and eighteenth centuries. Organization, operation, practice and personnel*. South Carolina: University of South Carolina Press, 2005.

DE VRIES, Jan. *The industrious revolution. Consumer behavior and the household economy, 1650 to the present*. Cambridge University Press, 2008.

DEERR, Noel. *The history of sugar. Vol. I*. Londres: Chapman and Hall LTD, 1949.

DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. “*As pessoas mais distintas em qualidade e negócio*”: a Companhia de Comércio e as relações políticas entre Pernambuco e a Coroa no último quartel de setecentos. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa [tese de doutorado] 2014.

DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. Redes mercantis, os homens de negócio e a Coroa portuguesa: propostas de empresas comerciais na segunda metade do século XVIII em Pernambuco. In: LISBOA, Breno Almeida Vaz. et. al. (org.) *Essa parte tão nobre do corpo da monarquia. Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII*. Recife: Editora UFPE, 2016.

DIAS, Manuel Nunes. Junta liquidatória dos fundos das companhias do Grão Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba. Lisboa. *STVDIA* – N° 32 (Junho – 1971).

DOBB, Maurice. *A evolução do capitalismo*. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

DUTRA, Francis A. Centralization vs. Donatarial privilege: Pernambuco, 1602-1630. In: ALDEN, Dauril. *Colonial roots of modern Brazil: papers of the Newberry Library conference*. Berkeley: University of California Press, 1973.

EBERT, Christopher. *Between empires: Brazilian sugar in the early Atlantic economy, 1559-1630*. Brill: Leiden e Boston, 2008.

EDWARDS, Michael M. *The growth of the British cotton trade, 1780-1815*. Manchester: Manchester University Press, 1967.

ELLISON, Thomas. *The cotton trade of Great Britain. Including a history of the Liverpool cotton market and of the Liverpool cotton brokers' association*. Londres, Effingham Wilson, Royal Exchange, 1886.

ERIKSON, Emily. *Between Monopoly and Free Trade: The English East India Company, 1600–1757*. Princeton University Press, 2014.

FAORO, Raimundo. *Os donos do poder. Formação do patronato político brasileiro*. São Paulo: Globo, 2001.

FEITLER, Bruno. *Nas malhas da consciência. Igreja e inquisição no Brasil. Nordeste, 1640-1750*. São Paulo: Alameda, 2007.

FERLINI, Vera Lucia Amaral. *Terra, Trabalho e Poder: O mundo dos engenhos no nordeste colonial*. Bauru: EDUSC, 2003.

FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil*. São Paulo: Globo, 2005.

FERNANDES, Florestan. *Circuito fechado*. São Paulo: Globo, 2010.

FERRAZ, Maria do Socorro. A sociedade colonial em Pernambuco. A conquista dos sertões de dentro de fora. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 2. 1580-1720*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

FERREIRA, Roberto Guedes; SOARES, Márcio de Souza. Tensões, comportamentos e hábitos de consumo na sociedade senhorial da América portuguesa. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 3. 1720-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

FINLEY, Moses. *Escravidão antiga e ideologia moderna*. Rio de Janeiro: Graal, 1991.

FISHER, Harold Edward Stephen. *De Methuen a Pombal: o comércio anglo-português de 1700 a 1770*. Lisboa: Gradiva, 1984.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Cia das Letras, 2002.

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 [Tese de doutorado], 1978.

FLORY, Rae; SMITH, David Grant. "Bahian Merchants and Planters in the Seventeenth and Eighteenth Centuries," *Hispanic American Historical Review*. 58 (4) (1978).

FRAGOSO, João. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRAGOSO, João. A formação da economia colonial no Rio de Janeiro e de sua primeira elite senhorial (séculos XVI e XVII). In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fatima. *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João. A noção de economia colonial tardia no Rio de Janeiro e as conexões econômicas do Império português: 1790-1820. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. Negociantes, mercado atlântico e mercado regional. Estrutura e dinâmica da praça mercantil do Rio de Janeiro entre 1790 e 1812. In: FURTADO, Júnia Ferreira. *Diálogos oceânicos. Minas Gerais e as novas abordagens para uma história do Império Ultramarino Português*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma sociedade colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790 - c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto. Notas sobre transformações e a consolidação do sistema econômico do Atlântico luso no século XVIII. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 3. 1720-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

FRAGOSO, João; KRAUSE, Thiago. Sistemas atlânticos e monarquias na época moderna: anotações preliminares. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 2. 1580-1720*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. *O Movimento do Porto de Lisboa e o Comércio luso-brasileiro (1769 – 1836)*. Lisboa: CNPCDP, 2001.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia Editora nacional, 2000.

FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio. A interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Editora Hucitec, 2006.

GALLOWAY, J. H. “Nordeste do Brasil, 1700-1750. Reexame de uma crise,” In: *Revista Brasileira de Geografia* (Rio de Janeiro) 36 (2) (abril/junho, 1974).

GARCIA-BAQUERO, Antonio. *Cádiz y El Atlantico (1717-1778). El comercio colonial español bajo El monopolio gaditano (Tomo I)*. Cadiz: Diputacion Provincial de Cadiz, 1988.

GEGGUS, David Patrick. *Haitian revolutionary studies*. Indiana: Indiana University Press, 2002.

GIL, Tiago; PESAVENTO, Fábio. Conversa de surdos: subsídio para o debate sobre o mercado interno. *VI Jornada Setecentista*. Curitiba, 2005.

GLAMANN, Kristof. The changing patterns of trade. In: RICH, E. E; WILSON, C. H. (ed.). *The Cambridge economic history of Europe. Volume V. The economic organization of early modern Europe*. Cambridge: Cambridge University Press, 1977.

GODINHO, Vitorino Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). In: GODINHO, Vitorino Magalhães. *Ensaio sobre história de Portugal (II)*. Lisboa: Sá da Costa, 1968.

GODINHO, Vitorino Magalhães. *Estrutura da antiga sociedade portuguesa*. Lisboa: Arcádia, 1975.

GOENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2010.

GRANOVETTER, Mark. "The Strength of Weak Ties." *American Journal of Sociology*, vol. 78, no. 6, 1973.

GUEDES, Max Justo. Segurança e navegação nos séculos XVI-XVIII. Navios artilhados, frotas e comboios. In: *História naval brasileira, vol. II, tomo II*. Rio de Janeiro, 1979.

HARLEY, C. Knick. "Ocean freight rates and productivity, 1740-1913: the primacy of mechanical invention reaffirmed" *Journal of economic history*. 48. N. 4. 1988.

HIGMAN, B. W. The sugar revolution. *The Economic History Review*, New Series, Vol. 53, No. 2 (May, 2000).

HOBSBAWM, Eric. A crise geral da economia europeia no século XVII. In: HOBSBAWM, Eric. *As origens da revolução industrial*. São Paulo: Global, 1979.

HUTTER, Lucy Maffei. *Navegação nos séculos XVII e XVIII. Rumo: Brasil*. São Paulo: Edusp, 2005.

HYDE, Francis E. *Liverpool and the Mersey. An economic history of a port, 1700-1970*. Newton Abbot: David & Charles, 1971.

JACKSON, Gordon. *Hull in the Eighteenth century. A study in economic and social history*. Londres: Oxford university press, 1972.

JARVIS, Rupert C. "fractional share holding in British Merchant ships with special reference to the 64th". *The mariner's mirror*, vol. 45. N. 4. 1959.

JOHNSON JR, Harold B. A preliminary inquiry into money, prices, and wages in Rio de Janeiro, 1763-1823. In: ALDEN, Dauril. *Colonial roots of modern Brazil: papers of the Newberry Library conference*. Berkeley: University of California Press, 1973.

JONES, S.R.H. and VILLE, S.P. 'Efficient Transactors or Rent-Seeking Monopolists? The Rationale for Early Chartered Trading Companies', *The Journal of Economic History*, 56(4), 1996.

KENNEDY, John Norman. "Bahian Elites, 1750-1822." *Hispanic American Historical Review*, vol. 53, no. 3, 1973.

KRIEDTE, Peter. *Camponeses, senhores e mercadores. A Europa e a economia mundial (1500-1800)*. Lisboa: Teorema, 19-?.

KULA, Witold. *Teoria econômica do sistema feudal*. Lisboa: Editorial Presença, 1962.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a carreira da índia*. São Paulo: Editora Hucitec, 2000.

LEACH, E. R. The epistemological background to Malinowski's empiricism. In: FIRTH, Raymond. (ed.) *Man and culture. An evaluation of the work of Bronislaw Malinowski*. Londres: Routledge, 2002.

LENK, Wolfgang. *Guerra e pacto colonial. A Bahia contra o Brasil holandês (1624-1654)*. São Paulo: Alameda, 2013.

LISBOA, Breno Almeida Vaz. *Uma elite em crise: a açúcarocracia de Pernambuco e a Câmara Municipal de Olinda nas primeiras décadas do século XVIII*. Recife: Universidade federal de Pernambuco, [dissertação de mestrado] 2011.

LISBOA, Breno Almeida Vaz. Engenheiros, açúcares e negócios na capitania de Pernambuco (c. 1655 – c. 1750). *CLIO – REVISTA DE PESQUISA HISTÓRICA* – nº 32.1, 2014.

LOBO, Eulália Lahmeyer. As frotas do Brasil. *Jahrbuch für geschichte von staat, wirtschaft, und gesellschaft. Latein-amerikas. IV* (1967).

LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio Atlântico. Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)*. São Paulo: Universidade de São Paulo [tese de doutorado] 2008.

LOPEZ, Robert; RAYMOND, Irving Woodworth. *Medieval trade in the Mediterranean world*. Columbia: Columbia University Press, 1961.

LOTTUM, Jelle Van; ZANDEN, Jan Luiten Van. “Labour productivity and human capital in the European maritime sector of the eighteenth century”. *Explorations in Economic History*. XX, (2014). Cf. também LUCASSEN, Jan; UNGER, Richard W. *Shipping, Productivity and Economic Growth*. In: UNGER, Richard W. (Ed.). *Shipping and Economic Growth 1350–1850*. Leiden: Brill, 2011.

LUGAR, Catherine. *The merchant community of Salvador, Bahia, 1780-1830*. New York: State University of New York at Stony Brook, [tese de doutorado] 1980.

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Escravidão no Brasil*. São Paulo: Edusp, 2010.

MACEDO, Jorge Borges de. *Problemas de história da indústria portuguesa no século XVIII*. Lisboa: Quero, 1982.

MADUREIRA, Nuno Luís. *Mercado e privilégios. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834*. Lisboa Editorial Estampa, 1997.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. Sebastião José de Carvalho e Melo e a economia do Brasil, In: *Labirintos brasileiros*. São Paulo: Alameda, 2001.

MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *Distantes Estaleiros: a criação dos arsenais de marinha e sua inserção na reforma naval pombalina do império marítimo português (1750/1777)*. Rio de Janeiro, [Dissertação de mestrado]. UFRJ/IFCS, 2009.

MARIUTTI, Eduardo Barros. *Colonialismo, imperialismo e desenvolvimento econômico europeu*. Unicamp, [tese de doutorado], 2003.

MARIUTTI, Eduardo Barros; NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira; NETO, Mário Danieli. Mercado interno colonial e grau de autonomia: críticas às propostas de João Luís Fragoso e Manolo Florentino. *Est. econ.*, São Paulo, 31(2):369-393, abr-jun 2001.

MARQUES, Teresa Cristina. José Vaz Salgado: a herança de um militar-mercador no Recife de meados do século XVIII. *Textos de História*, 2007, vol. 15, nº 1/2, Brasília.

MARQUES, Teresa Cristina. As dívidas do Senhor Jácome Lumachi. Pernambuco e a Companhia Geral pombalina. *Topoi*, v. 12, n. 22, jan.-jun. 2011.

MARTINS, Diego de Cambraia. *O tráfico de escravos nos rios da Guiné e a dinâmica da economia atlântica portuguesa (1756-1807)*. São Paulo: Universidade de São Paulo, [dissertação de mestrado] 2015.

MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Editora Contexto, 2010.

MARX, Karl. *O capital. Crítica da economia política. Livro I. O processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.

MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670), vol. 1 e 2*. Lisboa: Editora Estampa, 1989.

MAURO, Frédéric. Portugal e o Brasil: a estrutura política e econômica do império, 1580-1750. In: BETHELL, Leslie. *América latina colonial. Vol. 1*. São Paulo: EDUSP, 2012.

MAXWELL, Kenneth. *Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

MAXWELL, Kenneth. *Chocolates, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

MAXWELL, Kenneth. *A devesa da devassa. A inconfidência mineira. Brasil e Portugal (1750-1808)*. São Paulo: Paz e Terra, 2010

McCUSKER, John; MORGAN, Kenneth. *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Olinda Restaurada. Guerra e açúcar no nordeste, 1630 – 1654*. São Paulo: Editora 34, 2007.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Rubro veio. O imaginário da restauração pernambucana*. São Paulo: Alameda, 2008.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal. História e historiografia*. São Paulo: Editora 34, 2008.

MELLO, Evaldo Cabral de. *O Bagaço da Cana*. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A fronda dos mazombos. Nobres contra mascates, Pernambuco, 1666-1715*. São Paulo: Editora 34, 2012.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A outra independência. O federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo: Editora 34, 2014.

MELLO, José Antônio Gonçalves de. Nobres e mascates na câmara do Recife, 1713-1738. In: *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*. V. LIII, 1981.

MENARD, Russell. “transport costs and long-range trade, 1300-1800: was there a European transport revolution in early modern era”. In: TRACY, James (ed.) *The political economy of Merchant empires*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

MENARD, Russell. Law, credit, the supply of labour, and the organization of sugar production. In: McCUSKER, John; MORGAN, Kenneth. *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

MENDONÇA, Marcos Carneiro. *A Amazônia na Era Pombalina. Tomo II*. Brasília: Ed. Senado Federal, 2005.

MENZ, Maximiliano M. *Entre impérios. Formação do Rio Grande na crise do sistema colonial português (1777-1822)*. São Paulo: Alameda, 2009.

MENZ, Maximiliano M. O crédito e a economia colonial. In: CARRARA, Angelo Alves (org.). *À vista ou a prazo: comércio e crédito nas Minas setecentistas*. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2010.

MENZ, Maximiliano M. As “geometrias” do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796 – 1807). *Revista de História* (USP), v. 166, 2012.

MENZ, Maximiliano Mac. Reflexões sobre duas crises econômicas no Império Português (1688 e 1770). *Varia História*, vol. 29, n. 49, 2013.

MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759 – 1775/80). *Afro-Ásia*, 48 (2013),

MENZ, Maximiliano M. Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: A trajetória de um grande traficante de Lisboa. No prelo.

MICELI, Paulo. *O ponto onde estamos. Viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI)*. Campinas: Editora Unicamp, 2008.

MILLER, Joseph C. *Way of death. Merchant capitalism and the Angolan slave trade, 1730-1830*. Wisconsin: The university of Wisconsin Press, 1988.

MINCHINTON, Walter. “corporate ship operation from late sixteenth to late eighteenth century.” *International journal of maritime history*, vol. II, n. 1, 1990.

MINTZ, Sidney. *Sweetness and power: the place of sugar in modern history*. New York: Viking, 1985.

MOREIRA, José da Silva. Desenvolvimento industrial e atraso tecnológico em Portugal na segunda metade do século XVIII. In: SANTOS, Maria Helena Carvalho dos. *Pombal Revisitado, vol. II*. Lisboa: Editorial Estampao, 1984.

MOREIRA, Maria João Guardado; VEIGA, Teresa Rodrigues. A evolução da população. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da (Org.). *História económica de Portugal. 1700-2000. Vol. 1. O século XVIII*. Lisboa: Imprensa de ciências sociais, 2005.

MORGAN, Kenneth. Shipping patterns and the Atlantic trade of Bristol, 1749-1770. *William and Mary Quarterly*. 46, 1989.

MORGAN, Kenneth. *Bristol and the Atlantic trade in the eighteenth century*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

MORINEAU, Michel. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*. Paris: Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1985.

NARDI, Jean Baptiste. *O fumo brasileiro no período colonial. Lavoura, comércio e administração*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

NASCIMENTO, Ana Amélia Vieira. *"Letras de risco" e "carregações" no comércio colonial da Bahia, 1660-1730*. Salvador: Centro de Estudos Baianos, Universidade Federal da Bahia, 1977.

NASH, R. C. The organization of trade and finance in the British Atlantic economy, 1600-1830. In: COCLANIS, Peter A. (Edit) *The Atlantic economy during the seventeenth and eighteenth centuries. Organization, operation, practice and personnel*. South Carolina: University of South Carolina Press, 2005.

NORTH, Douglass. "Ocean freight rates and economic development, 1750-1913" *Journal of economic history*, 18. N. 4. 1958.

NORTH, Douglass. "Sources of productivity change in ocean shipping, 1600-1850". *The journal of political economy*, vol. 76, n. 5, 1968.

NORTH, Douglass. *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1995.

OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. *A alfândega de Pernambuco: história, conflitos e tributação no porto do Recife (1711-1738)*. Recife: Universidade Federal Rural de Pernambuco [dissertação de mestrado], 2016.

PAIVA, André Filipe de Mello e. *O império da fiscalidade: um estudo serial das conjunturas fiscais do Atlântico português (1720-1807)*. São Paulo: Universidade de São Paulo [dissertação de mestrado], 2016.

PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na capitania geral de Pernambuco (1700-1817)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

PEDREIRA, Jorge. *Estrutura industrial e mercado colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: Difel, 1994.

PEDREIRA, Jorge. *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, tese de doutorado, 1995.

PEDREIRA, Jorge. Tratos e contratos: actividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822). *Análise Social*, Vol. XXXI (136-137), 1996, (2.º-3.º).

PEDREIRA, Jorge. Custos e tendências financeiras do Império português, 1415-1822. In: BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (dir). *A Expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010.

PEDREIRA, Jorge. A economia política do sistema colonial. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 3. 1720-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

PEREIRA, Thales A. Z. The Rise of the Cotton Trade in Brazil during the Industrial Revolution. Department of economics, FEA-USP, *Working Paper*, N° 2016-09, 2016.

PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade dos setecentos*. Rio de Janeiro: UFF, tese de doutorado, 2009.

PINHO, Wanderley. *História de um engenho do recôncavo: Matoim, Novo Caboto, Freguesia (1552-1944)*. São Paulo: Editora Nacional, 1982.

PINTO, Virgílio Noya. *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português*. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1979.

PIO, Fernando. *Cinco documentos para a história dos engenhos de Pernambuco*. Separata da Revista do Museu do Açúcar – nº2. Recife, 1969.

POLANYI, Karl. *A grande transformação. As origens da nossa época*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1942.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1945.

PRICE, Jacob. “what did merchants do? Reflections on British oversea trade, 1660-1790” *The journal of economic history*. Vol. XLIX, n. 2, 1989

PRICE, Jacob. “transaction costs. A note on Merchant credit and the organization of private trade”. In TRACY, James (ed.) *The Political Economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

PUNTONI, Pedro. *A mísera sorte. A escravidão africana no Brasil holandês e as guerras do tráfico no Atlântico Sul, 1621-1648*. São Paulo: Hucitec, 1999.

PUNTONI, Pedro. *A Guerra dos bárbaros. Povos indígenas e a colonização do sertão. Nordeste do Brasil, 1650-1720*. São Paulo: Hucitec, 2002.

RANGEL, Ignácio. Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro. In: *Obras Reunidas. Vol. 1*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

REIS, José Carlos. *Teoria e história. Tempo histórico, história do pensamento histórico ocidental e pensamento brasileiro*. Rio de Janeiro: FGV, 2012.

RIBEIRO JÚNIOR, José. A economia algodoeira em Pernambuco. Da colônia à independência. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, 1, 2, set, 1981.

RIBEIRO JÚNIOR, José. Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro. A Companhia geral de Pernambuco e Paraíba. São Paulo: Hucitec, 2004

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).

ROCHA, Maria Manuela; SOUZA, Rita Martins de. Moeda e crédito. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da. (Org.) *História económica de Portugal. 1700-2000. O século XVII, vol. 1*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005.

RODRIGUES, Jaime. Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c. 1760- c. 1825. *Almanack*. Guarulhos, n.05, p.145-177, 1º semestre de 2013.

RODRIGUES, Lúcia Lima; SANGSTER, Alan. ‘Public–private partnerships’: The Portuguese General Company of Pernambuco and Paraíba (1759). *Business History*, 2012.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. *Fidalgos and philanthropists, the santa casa de misericórdia of bahia, 1550-1755*. Berkeley: University of California Press, 1968.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. A emigração: fluxos e destinos. In: BETHECOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti. (Dir.) *História da expansão portuguesa. O Brasil na balança do Império (1697-1808), Vol. 3*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998.

RUSSELL-WOOD, A. J. R. Senhores de engenho e mercadores. In: BETHECOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti. *História da expansão portuguesa. Vol. III. O Brasil na balança do Império (1697-1808)*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998.

RYDEN, David Beck. *West Indian slavery and British abolition, 1783-1807*. Cambridge University Press, 2009.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antonio Jucá de (org.). *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Fluxos e refluxos mercantis: centros, periferias e diversidade regional. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 2. 1580-1720*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá. A curva do tempo: as transformações na economia e na sociedade do Estado do Brasil no século XVIII. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 3. 1720-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. A economia do império português no período pombalino. In: FALCON, Francisco; RODRIGUES, Claudia. *A “época pombalina” no mundo luso-brasileiro*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2015.

SANTOS, Augusto Fagundes da Silva. *História financeira da Santa Casa de Misericórdia da Bahia no século XVIII*. Salvador: Quarteto Editora, 2015

SCHAMMAS, Carole. The revolutionary impact of European demand for tropical goods. In: McCUSKER, John; MORGAN, Kenneth. *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. (org.) *Leituras críticas sobre Evaldo Cabral de Mello*. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2008.

SCHWARTZ, Stuart. De ouro a algodão: a economia brasileira no século XVIII. In BETHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti (orgs.). *História da Expansão Portuguesa. Vol. III*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998.

SCHWARTZ, Stuart. Mentalidades e estruturas sociais no Brasil colonial: uma resenha coletiva. *Economia e Sociedade*, Campinas, (13): 129-153, dez. 1999

SCHWARTZ, Stuart. A Commonwealth within Itself. The Early Brazilian Sugar Industry, 1550–1670. In: SCHWARTZ, Stuart. *Tropical Babels: sugar and the making of the Atlantic World, 1450–1680*. The University of North Carolina Press, 2004.

SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos. Engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Cia das Letras, 2011.

SCHWARTZ, Stuart. O Nordeste açucareiro no Brasil colonial. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 2. 1580-1720*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.

SERRÃO, José Vicente. O quadro econômico. In: MATTOSO, José. *História de Portugal. Vol. 4. O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1992.

SERRÃO, José Vicente. O quadro humano. In: MATTOSO, José. *História de Portugal. Vol. 4. O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1992.

SERRATH, Pablo Oller Mont. *O Império Português no Atlântico. Poderio, Ajuste e Exploração (1640-1808)*. São Paulo: Universidade de São Paulo [tese de doutorado], 2013.

SHEPHERD, John e WALTON, Gary. *Shipping, Maritime trade and the economic development of colonial North America*. Cambridge: Cambridge University Press, 1972.

SIDERI, Sandro. *Comércio e poder. Colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*. Lisboa: Edições Cosmos, 1978.

SILVA, Andrée Mansuy-Diniz. Portugal e o Brasil: a reorganização do Império, 1750-1808. In: BETHELL, Leslie. *História da América Latina: América Latina Colonial*, v. 1. São Paulo: EDUSP, 2012.

SILVA, Angélica de Vasconcelos. *As portas não podem ser cerradas (1780-1813): o processo de liquidação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba*. São Paulo: Universidade de São Paulo [tese de doutorado], 2016.

SILVA, Kalina Vanderlei Paiva da. *Nas solidões vastas e assustadoras: os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco, séculos XVII e XVIII*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, [tese de doutorado], 2003.

SILVA, Maria Júlia de Oliveira e. *Fidalgos-mercadores no século XVIII. Duarte Sodré Pereira*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1992.

SIMONSEN, Roberto C. *História econômica do Brasil, 1500 – 1820*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2005.

SKAZKINE, Sergey. D. Problemas fundamentais da “segunda servidão” na Europa Central e Oriental. In *Crítica Marxista*, n.36, 2013.

SMITH, A. D. *Slavery, Family and Gentry Capitalism in the British Atlantic: The World of the Lascelles, 1648-1834*. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century: a socio-economic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*. Texas [tese de doutorado] 1975.

SOMBRA, Severino. *História Monetária do Brasil Colonial*. Repertório cronológico com introdução, notas e carta monetária. Rio de Janeiro, s.l., 1938.

SOUZA, Avanete Pereira. *A Bahia no século XVIII. Poder político local e atividades econômicas*. São Paulo: Alameda, 2012.

SOUZA, George Félix Cabral de. O rosto e a máscara: estratégias de oposição da Câmara do Recife à política pombalina. In: *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades*, 2005.

SOUZA, George Félix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder en el Brasil colonial: la câmara municipal de Recife (1710-1822)*. Salamanca: Universidad de Salamanca, [tese de doutorado] 2007.

SOUZA, George Félix Cabral de. *Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 – c. 1759)*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.

SOUZA, George Félix Cabral de. Nos sertões e no Atlântico. A trajetória de um grande comerciante na América portuguesa do século XVIII. In: LISBOA, Breno Almeida Vaz. et. al. (org.) *Essa parte tão nobre do corpo da monarquia. Poderes, negócios e sociabilidades em Pernambuco colonial. Séculos XVI-XVIII*. Recife: Editora UFPE, 2016.

SOUZA, Laura de Mello e. *O sol e a sombra. Política e administração na América Portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Cia das Letras, 2006.

STEIN, Robert. The French Sugar Business in the Eighteenth Century: A Quantitative Study. *Business History*. 22:1, 1980.

STRUM, Daniel. *O Comércio do Açúcar: Brasil, Portugal e Países Baixos, 1595 – 1630*. Rio de Janeiro: Versal São Paulo, 2012.

TIELHOF, Milja Van; ZANDEN, Jan Luiten van. Productivity Changes in Shipping in the Dutch Republic: The Evidence from Freight Rates, 1550–1800. In: UNGER, Richard W. (Ed.). *Shipping and Economic Growth 1350–1850*. Leiden: Brill, 2011.

TOMAZ, Fernando. As finanças do Estado pombalino, 1762-1776. In: *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*. Lisboa: Sá da Costa, 1988.

TOMICH, Dale W. *Pelo prisma da escravidão. Trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Edusp, 2011.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.

VILAR, Pierre. *Desenvolvimento económico e análise histórica*. Lisboa: Editorial Presença, 1982.

VILLELA, André Arruda. Exclusivo metropolitano, “superlucros” e acumulação primitiva na Europa pré-industrial. In: *Topoi*, v. 12, n. 23, jul.-dez. 2011.

VILLELA, André Arruda. Diferenciais de preço no comércio colonial não servem como medida de margens de lucro. In: *Topoi* (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 16, n. 31, p. 729-740, jul./dez. 2015.

WALLERSTEIN, Immanuel. *The modern world-system II. Mercantilism and the consolidation of the European world-economy, 1600-1750*. New York: Academic Press, 1980.

WALLERSTEIN, Immanuel. The Rise and Future Demise of the World Capitalist System: Concepts for Comparative Analysis, In: *The Capitalist World-Economy*. Cambridge: Cambridge University, 1983.

WALTON, Gary. “Sources of productivity change in American colonial shipping, 1675-1775”. *Economic History Review*. Vol.20, n.1, 1967.

WALTON, Gary. “A Measure of Productivity Change in American Colonial Shipping.” *The Economic History Review*, vol. 21, no. 2, 1968.

WALTON, Gary. “Obstacles to technical diffusion in ocean shipping, 1675-1775”. *Explorations in economic history*. Vol. 8, 1970-1971.

WEBER, Max. *Ciência e política: duas vocações*. São Paulo: Cultrix, 2011.

WILLIAMSON, Oliver. *The Economic Institutions of Capitalism: Firms, Markets, Relational Contracting*. Nova York: The Free Press, 1985

WOOD, Ellen Meiksins. *A origem do capitalismo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

XAVIER, Ângela Barreto; HESPANHA, António Manuel. As redes clientelares. In: MATTOSO, José. História de Portugal. *O Antigo Regime, vol. 4. (1620-1807)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1992.

ZAHEDIEH, Nuala. *The Capital and the Colonies: London and the Atlantic Economy (1660-1700)*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.