

## ***A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio***

**Érika Dias**

Universidade Federal de Pernambuco

Uma das principais reformas do Marquês de Pombal quando ocupou o lugar de principal ministro do rei D. José I foi o retorno das companhias privilegiadas de comércio. Companhias que foram fruto da política mercantilista adotada pelo Marquês, que tinha como objectivo reafirmar o comércio exclusivo das Colónias com Portugal, reprimir o contrabando e a influência inglesa e integrar o desenvolvimento da agricultura nas Colónias com a industrialização no Reino. Ampliando as bases financeiras da monarquia, por meio de uma política de maior arrecadação fiscal, o que significava incentivar a expansão do comércio e marinha, aumentar a produção agrícola e de manufacturas, por meio do favorecimento das grandes casas comerciais, através da concessão de contratos e da formação de companhias de monopólio <sup>1</sup>.

Sua política baseou-se no despotismo esclarecido que constituiu uma singular mistura do velho e do novo, combinando doutrinas mercantilistas com absolutismo ilustrado <sup>2</sup>. Este evoluiu de forma antagónica em terras lusas caracterizando-se pela intervenção do Estado em todos os sectores da vida nacional, sob o pretexto de promover o “Bem Público”, através de reformas, da adopção de novas leis que pudessem atingir o Estado português e os diferentes domínios coloniais <sup>3</sup>.

No Brasil esta intervenção deu-se de várias formas e a volta das Companhias Gerais de Comércio para o Norte e o Nordeste são um dos indícios desta autoridade ilimitada da monarquia portuguesa.

Neste trabalho interessa evidenciar mais precisamente a instituição da Companhia Geral de Comércio na capitania de Pernambuco, uma vez que os historiadores concordam acerca da importância do Brasil para a economia de Portugal <sup>4</sup>, principalmente no século XVIII, introduzindo

---

<sup>1</sup> Ronaldo VAINFAS, *Dicionário do Brasil Colonial*, Rio de Janeiro, Objectiva, 2000, p. 378.

<sup>2</sup> Ver Sérgio Buarque HOLANDA, (dir.). *História Geral da Civilização Brasileira, I. A Época Colonial -2. Administração, Economia, Sociedade*, 3ª ed., São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1973, p. 41 que cita que o *despotismo esclarecido vigorou em Portugal na fase tardia do Absolutismo Monárquico, em conexão com as mudanças ocorridas na Europa durante o século XVIII, e refletiu-se em sua prática política, sendo uma consequência do Iluminismo na administração do Estado, embora tenha adoptado práticas antigas.*

<sup>3</sup> Francisco Adegildo FERRER, *O Marquês de Pombal e a instrução pública em Portugal e no Brasil*, Revista CLIO, n.º. 18, Recife, UFPE, 1999. p. 83.

<sup>4</sup> Podemos citar K. MAXWELL, *A devassa da devassa: Inconfidência mineira, Brasil - Portugal, 1750-1808*, tradução de João Maia, 3ª ed., São Paulo, Paz e Terra, 1995. p. 24, declara que em 1736 D. Luís da Cunha já antevia a transferência da Corte para o Rio de Janeiro de tão profunda que era a dependência de Portugal em relação ao Brasil, devido a riqueza dos produtos transportados nas frotas do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. A.H. de Oliveira MARQUES, *Breve História de Portugal*, 3ª ed., Lisboa, Presença, 1998. p. 402, afirma que o Brasil trouxe uma nova época de prosperidade durante o século XVIII e que fez Portugal respeitado uma vez mais entre as nações civilizadas da Europa. E Raymundo FAORO, *Os donos do poder: formação do patronato político brasileiro*, Vol. 1, 7ª ed., Rio de Janeiro, Globo, 1987. p. 228, ao analisar as reformas pombalinas cita que as estratégias económicas deste ministro visavam a colónia, especialmente o Brasil, a mais rendosa delas.

algumas questões acerca da relevância da capitania de Pernambuco na economia colonial brasileira, indicando algumas das razões que levaram a coroa portuguesa, através da política empreendida pelo Marquês de Pombal, a querer ter um controlo mais efectivo de seu comércio.

O princípio aqui adoptado concorda com o conceito de que o Brasil, enquanto Colónia de Portugal, teve um papel definido dentro do sistema colonial e Pernambuco por ser a terceira região exportadora do Brasil e a terceira maior consumidora dos géneros comercializados por Portugal, no século XVIII, possuía sua importância dentro do comércio do ultramar. Ao investigar as exportações de Pernambuco percebe-se o motivo dela ter-se tornado um dos alvos da política mercantilista do Marquês de Pombal, visto que todas as áreas vitais de comércio com o Reino transformaram-se em pontos fulcrais da estratégia económica deste ministro <sup>5</sup>.

Para se ter uma noção da importância do Brasil para Portugal torna-se necessário consultar as balanças de comércio do final do século XVIII. As estimativas feitas antes destas, ainda são precárias e carecem de mais dados quantitativos, contudo os estudos acerca do Brasil colonial permitem apontar quais eram as regiões que mais exportavam e importavam. Segundo Joel Serrão e Oliveira Marques, o Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco perfaziam 78, 4% de todas as exportações portuguesas para as Colónias e exportavam 83, 7% para a Metrópole <sup>6</sup>.

A exportação do Brasil entre os anos de 1750 a 1796 pode ser examinada através do sistema das frotas de navios que faziam o comércio entre as principais capitanias e o Reino. A partir da análise dos carregamentos dos navios, percebe-se que o açúcar continuou a ser o principal produto colonial, apesar da oscilação de preços deste género durante todo o século XVIII<sup>7</sup>.

Desde o século XVI que Pernambuco possuía uma economia considerada importante e voltada para a exportação. Como se sabe, após a saída dos holandeses em 1654 se iniciou um período de concorrência na produção açucareira e a economia brasileira começou a entrar em crise. Os holandeses quebraram um século de monopólio português, proporcionando um aumento da oferta de açúcar no mercado mundial e determinando a baixa dos preços e do nível de renda dos produtores de açúcar no Nordeste.

Como é sabido e aceito, o açúcar não foi a única cultura que sustentou a economia pernambucana, mas foi a mais importante. A pecuária extensiva expandiu-se também desde o XVI, adquirindo importância a partir da segunda metade do XVII, principalmente depois da descoberta das minas, o que ocasionou a procura pelo couro e pela carne seca do sertão, havendo em Pernambuco mais de 800.000 cabeças de gado no início do século XVIII<sup>8</sup>. Foi através da criação de gado que se desenvolveu, entre 1650 e 1750, uma interiorização no Nordeste, um desbravamento do grande sertão, visto que os terrenos mais férteis e próximos ao litoral eram privilégio da cultura da cana.

A exploração das minas de ouro estimulou o crescimento da pecuária nordestina e supõe-se que serviu para deslocar capitais e mão-de-obra para a área do Brasil central. Muito possivelmente, esta exploração aurífera junto com a queda do preço do açúcar, quebrou o ritmo de crescimento do Nordeste no final do XVII.

---

<sup>5</sup> Joel SERRÃO e A.H. de Oliveira MARQUES, *Nova História da Expansão Portuguesa - "O Império Luso-Brasileiro 1750-1822"*, (coord.) de Maria Beatriz Nizza da SILVA. Vol. VIII, 1ª ed. Lisboa, editorial Estampa, 1986. pp. 174 e 175.

<sup>6</sup> Idem, *Ibidem*.

<sup>7</sup> Idem, *Ibidem*, p. 172 e p. 97. O certo é que o açúcar teve uma importância basilar neste período constatada pelos estudos comparativos entre o valor do rendimento do açúcar com o do ouro, sendo sempre superior o do primeiro, mesmo o ouro tendo atingido o máximo de sua produção no ano de 1760, rivalizando com as exportações do Nordeste açucareiro.

<sup>8</sup> Maria B. Nizza SILVA (coord.), *Dicionário da História da Colonização Portuguesa no Brasil*, Lisboa / São Paulo: editora Verbo, 1994, p. 631

A cultura do tabaco também foi um item relevante e lucrativo na pauta das exportações do Brasil, pois o fumo foi moeda de troca para o tráfico de escravos, outra importante actividade mercantil em Pernambuco, antes e depois da instalação da Companhia Geral.

No tempo da criação da Companhia Geral de Comércio, Pernambuco ainda era uma capitania considerada lucrativa, embora já estivesse perdendo o papel preponderante de séculos anteriores, e os preços de seu principal produto continuassem oscilando conforme a conjuntura mundial, mesmo sem nunca decair em níveis catastróficos<sup>9</sup>.

Pernambuco tornou-se capitania régia apenas no reinado de D. João V (1706-1750), apesar da coroa portuguesa ter tentado retomá-la desde a expulsão dos holandeses em 1654<sup>10</sup>. No começo do século XVII passou por algumas agitações políticas, sendo a guerra dos mascates em 1710 a mais referida na historiografia por ter também um cariz separatista. Em linhas gerais esta pode ser designada como o conflito nativista ocorrido no período de 1710 e 1711 entre os mercadores, ou homens de negócios portugueses moradores no Recife, e a “açucarocracia”<sup>11</sup> regional, residente em Olinda, que não quis aceitar a separação da praça do Recife à vila de Olinda, revelando a força dos interesses locais ligados a propriedade, como cita Ronaldo Vainfas<sup>12</sup>.

Nas palavras de Laura de Melo e Souza, a guerra dos mascates foi o mais fundo movimento social da América portuguesa do início do século XVIII:

*...mercado, como nenhum outro, pelo choque entre os princípios organizadores de uma sociedade de ordens - o nascimento, a honra, a estima- e os de uma sociedade de classes – o mérito individual, a riqueza, o sucesso. Senhores de engenho opunham-se a mercadores, filhos da terra opunham-se a portugueses, a aristocrática vila de Olinda se levantava contra o Recife dos mascates...*<sup>13</sup>

A decadência de Olinda, controlada pelos senhores de engenho, frente a Recife, centro de comerciantes, foi motivada pela redução nas safras e pelo declínio do preço do açúcar, que, por sua vez, estava atrelado a desorganização dos transportes da produção, desde 1702 com a guerra nos mares, desencadeada pela sucessão espanhola no início do século. A crise do açúcar significou o empobrecimento da aristocracia olindense que cada vez mais tinha o destino de suas propriedades controlado pelos credores do Recifen<sup>14</sup>.

Segundo Jorge Caldeira o conflito não eclodiu apenas em torno das diferenças económicas, embora estas influíssem nos comportamentos, sua causa foi a nova divisão de poder político entre as partes, manifestada em torno da elevação do Recife à vila, onde os comerciantes teriam acesso ao poder municipal, obtendo assim poder de coação sobre o devedor olindense:

---

<sup>9</sup> A.H. de Oliveira MARQUES, *História de Portugal, do Renascimento às Revoluções Liberais*, 13ª ed., Lisboa, editorial Presença, 1998, vol. II p. 399 cita que no ano de 1760 entrou em Lisboa 2. 500.000 de arrobas de açúcar, 900.000 a mais que em 1710 e a Itália e os países mediterrâneos eram os principais consumidores do produto. Embora a produção aparentemente tenha aumentado, os preços a partir de 1760 estavam um pouco melhores que nas 3 décadas anteriores, Evaldo Cabral de Melo ao comparar os preços do século XVIII com os do XVII afirma que os preços do açúcar tiveram uma discreta elevação a partir de 1760, embora tornem a cair na década de 1770 para voltarem a subir a partir da década de 1780. Evandro Cabral MELLO, *Rubro Veio: O imaginário da restauração pernambucana*, 2ª ed. rev. e aumentada, Rio de Janeiro, Topbooks, 1997, p. 23.

<sup>10</sup> O alvará que consolida a compra da capitania ao conde de Vimioso, herdeiro de Duarte de Albuquerque, é de 10 de Março de 1716. A partir daí, Pernambuco deixa de ser Capitania Hereditária. Virgínia Maria Almoêdo Assis, *Palavra de rei ... Autonomia e Subordinação da Capitania Hereditária de Pernambuco*, Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História. Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2001, p. 235.

<sup>11</sup> O termo foi retirado das obras do autor Evaldo Cabral de Melo, ele o usa para definir parte da elite colonial ligada ao açúcar e com pretensões de nobreza. Evandro Cabral MELLO, *Rubro Veio...* cit., p. 153.

<sup>12</sup> Ronaldo VAINFAS, *Dicionário do Brasil...* cit., pp. 272-274. Guerra dos mascates também foi citada como a “luta da mata contra a praça, do engenho contra a loja”, em referência aos dois grupos em destaque no conflito.

<sup>13</sup> Laura de M. SOUZA e Maria F. B. BICALHO, *1680-1720: O império deste mundo*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000, p. 72.

<sup>14</sup> Idem, *Ibidem*, p. 70.

decretando o fim da única arma garantida aos senhores. Coube a coroa portuguesa definir um novo equilíbrio entre as forças, solucionando o conflito com uma nova política administrativa, promovendo os comerciantes aos postos de poder tradicional, em prejuízo da “nobreza da terra”<sup>15</sup>.

### **“A nobreza da terra” e outros grupos sociais**

Nobreza esta que aparece correntemente na documentação administrativa pesquisada no Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), uma vez que os agentes do poder local, quando não eram enviados do Reino para ocupar os cargos administrativos, eram usualmente escolhidos entre os filhos da terra, que sempre souberam cobrar da coroa os privilégios e regalias a que criam ter direito, devido a uma certa relevância que a capitania tinha para o império atlântico.

Devido a esta importância, destacam-se neste período, os documentos que reflectem a relação de poder entre os colonos, com seus interesses próprios, e as ordens vindas do Reino, que representavam os interesses metropolitanos<sup>16</sup>.

No período de monopólio da Companhia, as queixas dos grupos locais de um modo geral eram feitas através das representações e, principalmente, dos requerimentos que em sua maioria eram escritos por um determinado grupo de pessoas, indivíduos que pertenciam a camadas dominantes da sociedade e que tinham algum prestígio. Justificavam seus pedidos através dos merecimentos que acreditavam possuir, ou escreviam em forma de requerimento por necessitarem de alguma decisão jurídica acerca de um determinado assunto.

O teor dos pedidos estava directamente ligado ao cargo ou status do indivíduo que solicitava, eram as licenças para advogar, no caso dos bacharéis; pagamento de cõngruas, mantimentos e cartas de perfilhação, no caso dos padres; demarcação e tombamento de terras, para os senhores e lavradores de cana; confirmação de patente, nomeação para postos imediatos, pagamentos de ajuda de custo ou de serviços, licenças e reformas de posto para os militares; e remuneração de serviços para as viúvas e filhos de militares, entre outros casos.

O requerente sempre se identificava, justificando o motivo de estar pedindo a apreciação do rei, através do Conselho Ultramarino. As petições podiam ser individuais ou coletivas. Nestas últimas, as Câmaras das cidades e vilas pediam alguma coisa, ou algum grupo social fazia um abaixo-assinado, ou ainda os moradores de alguma localidade faziam petições, normalmente representados pelos elementos mais importantes e ricos do local<sup>17</sup>. Só o facto de pedir podia significar que o suplicante tinha posses ou algum tipo de merecimento. Raros são as súplicas de pessoas do povo, sem posto militar ou cargo jurídico, dos escravos, e dos segmentos da sociedade sem posses e títulos.

Em todos os requerimentos contra a instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, e durante o período de seu monopólio, os requerentes também se identificaram na condição de grupo social. Eram os senhores de engenho, os lavradores de cana, os comerciantes da praça de Pernambuco, e muitos eram os que, além da posição social, ainda possuíam cargos militares nos diversos regimentos da capitania, posses e cargos eclesiásticos que identificavam a qual grupo social pertencia o indivíduo que solicitava favores ao rei<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Jorge CALDEIRA, *A Nação Mercantilista: Ensaio sobre o Brasil*, 1ª ed. São Paulo, editora 34, 1999, pp. 210-213.

<sup>16</sup> Os requerimentos e também os ofícios como tipologia documental possuem uma estrutura que os diferencia dos demais documentos que formam a pesquisa que fundamenta as análises efetivadas. Destacam-se por serem em sua forma, meio comum para que os pernambucanos fizessem chegar ao rei os seus pedidos, e os segundos por serem o instrumento usado pelas autoridades para enviar e receber ordens e informações.

<sup>17</sup> Exemplos de representações das Câmaras: AHU - Pernambuco: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 105, D. 8102.; AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 104, D. 8099. Cartas das Câmaras de Serinhaém e Igaracú, respectivamente, queixando-se das acções da companhia.

<sup>18</sup> Idem. Quando nos referimos a posses significa dizer que os requerentes citavam os mais variados tipos de bens: propriedades, engenhos, casas comerciais, entre outros.

Sabe-se que os grupos sociais mais abastados da capitania de Pernambuco estiveram à frente dos órgãos de poder da coroa portuguesa na Colónia <sup>19</sup>, dominavam a produção e os cargos burocráticos: eram oficiais das Câmaras, participavam da Mesa da Inspecção, eram provedores da Fazenda Real, tinham o apoio da monarquia em seus projectos, quando estes não interferiam nos privilégios do Reino. Durante a época pombalina foi comum a inserção de membros da elite colonial nos órgãos administrativos e fiscais do governo, na magistratura e nas instituições militares.

O Marquês estimulou a participação de homens de negócios e latifundiários na administração pública, mas esta interação só funcionava em favor dos interesses do Estado quando coincidia com os interesses locais. A política pombalina visava, entre outras coisas, o fortalecimento dos vínculos naturais entre metrópole e colónia, o que nem sempre acontecia, devido às divergências das motivações económicas <sup>20</sup>.

A instalação da Companhia apenas confirmou esta política administrativa, houve uma certa pressão para que também a camada mais influente e prestigiosa da sociedade pernambucana participasse deste projecto português. Mas como nem todos foram conquistados pelo projecto pombalino, ocorreu uma forte resistência por parte do grupo mais influente da sociedade colonial pernambucana, que sempre viu a Companhia com receio, uma vez que esta tolhia seus privilégios no comércio da capitania <sup>21</sup>.

As queixas contra a Companhia, ao longo do seu período de monopólio em Pernambuco e suas anexas, principalmente nos anos finais do monopólio da Companhia, foram feitas por representantes destes grupos locais que tinham mais prestígio e poder em Pernambuco, e que serão analisados mais detalhadamente a seguir.

A começar pelos senhores de engenho, indivíduos que se mantiveram no topo da hierarquia social, projectando uma imagem de nobreza, riqueza e poder. Imagem que propiciava um permanente controlo da terra e dos escravos e que ditava os padrões sociais na Colónia. Procuravam afirmar-se como uma nobreza colonial, por meio de funções, ações e modos de vida.

Para isso o serviço militar foi muito importante, uma vez que as Ordens de Cristo, Avis e Santiago aceitavam membros que prestavam serviço militar, burocrático e financeiro, sendo estes serviços, factores importantes para as concessões de foro e fidalguia <sup>22</sup>.

A profissão das armas foi considerada enobrecedora e as guerras holandesas do século XVII propiciaram a oportunidade para o serviço militar e as justificações para as recompensas. As chefias nas milícias e nas Ordenanças eram almeçadas pelos senhores, pois uma patente de oficial, regimento confirmada, proporcionava uma forma de encenarem suas pretensões de nobreza e, indirectamente de legitimação do *status* de nobre <sup>23</sup>.

A posição de senhor de engenho conciliava as vantagens de uma actividade lucrativa junto com os atributos do status da nobreza, ligados ao modo de vida senhorial. Ele era o grande proprietário, rodeado de escravos e agregados, vivendo da produção de sua terra. <sup>24</sup>

---

<sup>19</sup> Ciro F. CARDOSO e Héctor BIRGINOLI, *Os Métodos da História*, 3ª ed., Rio de Janeiro, Editora Graal, 1983, p. 354. De acordo com Cardoso a aliança entre riqueza e poder é relevante para os estudos dos grupos sociais em qualquer sociedade, para se analisar estes grupos sociais os dados económicos são uma referência indispensável.

<sup>20</sup> K. MAXWELL, *A devassa da devassa...* cit., p. 87.

<sup>21</sup> AHU-Pernambuco: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 94, D. 7481.

<sup>22</sup> Entre tantos autores, tomamos como referência às análises da sociedade colonial e da aristocracia açucareira feita por Schwartz e Vera Ferlini.

Stuart B. SCHWARTZ, *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550/1835*, São Paulo, Companhia das Letras, 1998, pp. 224, 232 e R. FAORO, *Os Donos do poder...* cit., p. 192

<sup>23</sup> Leslie BETHEL (organizador.), *História da América Latina Colonial*, Vol II, São Paulo, Editora da USP; 1999, pp. 360-361.

Stuart B. SCHWARTZ, *Segredos Internos...* cit., p. 232.

<sup>24</sup> Idem, *Ibidem*, p. 225 e Vera L. Amaral FERLINI, *A civilização do açúcar: séculos XVI a XVIII*, São Paulo, editora Brasiliense, 1984, p. 81.

Além da profissão das armas, a actividade política foi um dever e um privilégio para os senhores. Procuravam ocupar cargos na Câmara municipal, uma vez que as funções das câmaras abrangiam muitas das áreas de interesse directo para o setor açucareiro <sup>25</sup>.

Outro grupo social a ser ressaltado é o dos lavradores de cana, considerados uma elite entre os agricultores. Sua posição social era classificada, muitas vezes, logo abaixo da dos senhores de engenho, ainda que houvesse entre eles indivíduos de condições mais modestas. Os lavradores subdividiam-se em categorias, de acordo com a relação que tinham com a terra que trabalhavam <sup>26</sup>.

Os proprietários directos da terra, livres de obrigações com o senhor, constituíam-se em um grupo privilegiado <sup>27</sup>. Muitos não possuíam os recursos necessários para estabelecer fazendas de cana independentes, recorrendo então a alguma forma de arrendamento de terra dos engenhos. Os senhores preferiam arrendar a uma taxa fixa, para que todos os riscos caíssem sobre o lavrador, independentemente da produção anual, mas o partido de cana também foi comum. Neste, a terra arrendada do engenho vinha com restrições sobre o seu uso e sobre o destino a ser dado à cana <sup>28</sup>.

Em termos sociais, estes podem ser concebidos como senhores de engenho em potencial, possuindo geralmente as mesmas origens e compartilhando as mesmas aspirações. Ainda assim existiam os conflitos no relacionamento, pois os senhores consideravam os lavradores seus subalternos, eternos devedores não só da cana, mas também de respeito e lealdade <sup>29</sup>.

Mas tanto em um grupo como no outro, muitos eram militares, clérigos e participantes da política local, com laços de parentesco em vários casos, e com objectivos económicos comuns, o que explica as assinaturas de integrantes destes dois grupos sociais em documentos com súplicas comuns a ambos <sup>30</sup>.

Por último os comerciantes, embora sem constituir uma burguesia nativa pois geralmente eram comissários ou representantes comerciais da Metrópole, formavam um grupo com riqueza mobiliária adquirida no comércio e na intermediação das vendas de produtos rurais. Os que não eram ao mesmo tempo senhor de engenho e comerciante ou lavrador e comerciante, eram discriminados pela aristocracia da terra que os via como atravessadores.

A partir de 1770 estes se situam na escala mais elevada dos grupos mercantis, tornando-se os mais procurados para serem os arrematantes dos dízimos reais. Posterior ao período das Companhias foram normalmente chamado de negociantes, se dedicando ao tráfico, ao comércio de manufacturas, ao comércio da especulação, bancos e seguros, já no século XIX <sup>31</sup>.

---

<sup>25</sup> Stuart B. SCHWARTZ, *Segredos Internos...* cit., p. 233

<sup>26</sup> Idem, *Ibidem*, p. 252.

<sup>27</sup> Vera L. Amaral FERLINI, *A civilização do açúcar...* cit., p. 31.

<sup>28</sup> Leslie BETHEL (organizador.), *História da América Latina...* cit., p. 363.

<sup>28</sup> Stuart B. SCHWARTZ, *Segredos Internos...* cit., p. 249.

<sup>29</sup> Vera L. Amaral FERLINI, *A civilização do açúcar...* cit., pp. 31-32. No caso das terras arrendadas e também no das terras livres poderia ocorrer à vinculação da produção à moagem em um engenho, era a cana obrigada. Os arrendatários pagavam uma percentagem da parte que lhes cabia pelo arrendamento, denominada de "terço" caso se tratasse de terra fértil próxima ao engenho ou o "quarto", quando não se verificassem tais condições.

<sup>30</sup> Stuart B. SCHWARTZ, *Segredos Internos...* cit., p. 256. E os documentos do AHU - Pernambuco: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 96, D. 7536 e AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 95, D. 7498. Para se entender melhor o quanto o interesse destes grupos sociais, dos senhores de engenho e lavradores são similares, veja-se um documento datado de 8 de Maio de 1756, Olinda: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 81, D. 6707, informando a necessidade de se eleger um senhor de engenho ou um lavrador para ser deputado da Mesa da Inspeção da capitania de Pernambuco, ou um ou outro.

<sup>31</sup> Joel SERRÃO e A.H. de Oliveira MARQUES, *Nova História da Expansão Portuguesa ...* cit., p. 240.

Estes segmentos foram destacados por serem os responsáveis pela produção e comercialização de tudo que era exportado de Pernambuco para o Reino e os sujeitos dos conflitos contra a Companhia desde sua instituição até sua extinção em 1780<sup>32</sup>.

### ***Pernambuco em meados do século XVIII***

Como se sabe, o comércio de Pernambuco no fim da década de 50 não estava em total decadência, mas a oscilação dos preços dos produtos coloniais foi uma constante, sendo o açúcar um dos géneros mais afetados, e conseqüentemente o comércio local. A idéia de se formar uma Companhia de Comércio para o tráfico de escravos, tendo por finalidade melhorar a produção da cana-de-açúcar com uma maior inserção de mão-de-obra, partiu dos próprios moradores da capitania.

Em 18 de Maio de 1757 o governador de Pernambuco<sup>33</sup> escreveu ao Reino informando a intenção dos senhores de engenho, lavradores e comerciantes em estabelecerem uma Companhia para aumentar a entrada de escravos em Pernambuco, transportar géneros produzidos na capitania ao Reino e comercializar têxteis, roupa da Índia, ferro, miçangas e outros géneros da Corte, sendo destinado aos comerciantes da Corte apenas a quarta parte das ações desta Companhia<sup>34</sup>.

Tal Companhia seria controlada pelos nascidos na colônia e não pelos comerciantes metropolitanos, e incrementaria o tráfico de escravos feito com os portos da África: Angola, Benguela, Cabinda, Ajudá. Assim, elevaria os 21 mil e duzentos escravos que anualmente entravam no Brasil, por navios da Bahia e Pernambuco, sendo que um terço destes escravos seria destinado para melhorar a condição da agricultura.

A iniciativa dos moradores visava o controle formal do tráfico de escravos feito com a África, uma vez que durante toda a primeira metade do século XVIII navios pernambucanos e baianos iam à Costa da Mina e a Angola comercializar escravos com os géneros produzidos na capitania: tabaco e aguardente<sup>35</sup>.

Em sua carta os moradores excluíam a participação baiana nesta Companhia, facto bastante relevante, uma vez que eram os baianos os grandes produtores de tabaco no Brasil e empreendedores do comércio com a África. A participação de mercadores metropolitanos era reduzida, permitindo aos pernambucanos possuírem o controle de tal Companhia. A idéia dos colonos era inoportuna para a coroa portuguesa, uma vez que beneficiava em grande parte aos moradores em Pernambuco e isto não se adequava às idéias mercantilistas do Marquês que visava o reforço do exclusivo comercial com o Reino, favorecendo os comerciantes no Reino.

---

<sup>32</sup> Os documentos pesquisados citam ainda os “fabricantes”, indivíduos donos de pequenas fábricas de curtume, locais onde o couro era curtido, parecem ter sido comuns durante os anos da Companhia, visto que o couro era item importante na pauta das exportações.

<sup>33</sup> A capitania de Pernambuco na época da instalação da Companhia era governada por Luís Diogo Lobo da Silva, seguido por D. Antônio de Sousa Manuel de Meneses, conde de Vila Flor, (1763-1768); Luís José da Cunha Grão Ataíde e Lencastro (1769); Manuel da Cunha Meneses (1769-1774) e José César de Meneses (1774-1787), último governador contemporâneo com a Companhia.

<sup>34</sup> Pode se entender o desejo dos colonos uma vez que no início da década de 1750 possuía cerca de 276 engenhos e desde 1743 fazia intenso comércio com a costa africana junto com a Bahia, pois tinha permissão para enviar 6 dos 30 navios que eram permitidos por ano aquele continente.<sup>34</sup> No final do século XVIII exportava mais que a Ásia e quase 20% dos produtos coloniais eram oriundos desta parte do Nordeste, sendo superada apenas pela Bahia e Rio de Janeiro. Leslie BETHEL (organizador.), *História da América Latina...* cit., pp. 349 e 376; Joel SERRÃO e A.H. de Oliveira MARQUES, *Nova História da Expansão Portuguesa ...* cit., pp. 174-175.

<sup>35</sup> Ofício do governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva ao Marquês de Pombal, Sebastião José de Carvalho e Melo, AHU - Pernambuco: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 84, D. 6948.

José RIBEIRO JR., *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro: A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780*, São Paulo, HUCITEC, 1976, p. 130, cita que anualmente entrara em média em Pernambuco, cerca de 2.677 escravos, nos 19 anos antes da instituição da Companhia.

Por isso a criação de uma Companhia de Comércio, pensada na metrópole para ser estabelecida em Pernambuco e Paraíba era bem diferente daquilo que os comerciantes, senhores de engenho e vassallos na Colónia desejavam. O governador Luís Diogo teve dificuldades em convencer os grupos locais mais ricos de Pernambuco a tornarem-se acionistas da Companhia criada por Pombal, uma vez que isto prejudicava os interesses da terra.

Era importante para a Companhia recém-criada que os moradores participassem nela, que a elite colonial pernambucana confirmasse o projecto português, aliando-se a coroa na instalação da Companhia.

Outro ofício do mesmo governador, em 1761, informava que tinha feito o possível para fazer os moradores se interessarem, mas nada conseguia convencê-los a investirem na Companhia suas poucas economias. Tinha convidado aos mais ricos da praça do Recife, mas suas tentativas haviam sido nulas e os que apareciam, ou investiam pouco dinheiro ou entravam com navios imprestáveis ao serviço da Companhia. Em sua carta expõe sua visão da questão:

*“O certo é que todos receberam com desagrado a ereção da Companhia por os separar dos antigos interesses, que estavam habituados a fazer na forma e regularidade que lhes parecia... porém o tempo os irá reduzindo ao justo acerto, que deles se procura segundo a natureza e génio de todos os negociantes desta praça. Confesso a Vossa Excelência que não acho outros nela, que diversifiquem dos sentimentos, de que se acham preocupados os que atualmente administram a Direcção da Companhia...”* E mais adiante relata sua impressão:... *Dos que faltam, asseguro a Vossa Excelência, serão inúteis as persuasões por ter gastado com eles todas as que me foram possíveis, e só o tempo e a certeza de se lhes pagarem os juros nesta praça com a prontidão que a mesa da Direcção desta Corte determinou, poderá produzir neles este prodígio...*<sup>36</sup>

Ao que parece a preocupação do governo de Pernambuco era a falta de empenho por parte dos moradores com a Companhia e isto ocorria pela forma como ela foi imposta. Ao que tudo indica, Luís Diogo Lobo da Silva compreendia a situação, mas procurava cumprir as ordens vindas do Reino. Foi este mesmo governador que intermediou a primeira petição dos colonos pernambucanos para instalação de uma Companhia de comércio, ao perceber que a situação entre os moradores e a Companhia se tornaria cada vez mais distante começou a solicitar um sucessor<sup>37</sup>.

### ***Projectos de Companhias de Comércio para a Bahia e Rio de Janeiro***

A Bahia e o Rio de Janeiro foram às regiões que junto com Pernambuco davam mais lucro a coroa portuguesa, como já foi dito, e o projecto de Companhias também se destinava a elas. Tais capitánias serão destacadas a fim de se compreender melhor a própria instalação da Companhia em Pernambuco e o projecto pombalino.

Desde o século XVII que o estabelecimento de uma Companhia para controlar o comércio de escravos entre a África e o Brasil era ponto de discussão dos ministros no Reino. Este projecto foi reformulado pelo Marquês de Pombal de forma que abrangesse as principais capitánias, Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco, que possuíam o comércio mais cobiçado pelos estrangeiros<sup>38</sup>.

---

<sup>36</sup> AHU – Pernambuco: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 94, D. 7481.

<sup>37</sup> Idem.

<sup>38</sup> J. L. AZEVEDO, *Épocas de Portugal Económico*, 4ª ed., Lisboa, Clássica editora, 1988, p. 438. *“O projecto pombalino era restringir o negócio dos ingleses...excluindo-os totalmente do tráfico do Brasil... Por isso o pensamento de criar mais uma companhia privilegiada para Bahia e Rio de Janeiro, desta arte lhes ficava vedada a Colónia . Dissuadiu-o talvez a dificuldade de reunir o cabedal preciso, como se tinha verificado com as outras companhias: Alto Douro, Grão-Pará e Maranhão e a de Pernambuco e Paraíba”.*

No século XVIII a Corte percebendo o agravamento da crise da mão-de-obra no Brasil, sugeriu a criação de uma Companhia com capitais do Reino e do Brasil, destinada ao tráfico de escravos com Cabo Verde, Cachéu, Angola, Madagascar e Moçambique.

Tal questão foi discutida durante anos, sua implementação seria primeiramente na Bahia e os comerciantes de lá foram se opondo a tal projecto, mesmo tendo sido pressionados e prejudicados com a determinação de se reduzir o número de rolos de tabaco até 3000 por navio, para o comércio com a África<sup>39</sup>, pois perceberam que nas condições propostas por Lisboa, os negociantes do Reino teriam muito mais vantagens e acabariam por dominar o negócio<sup>40</sup>.

Como o fumo e a aguardente da Bahia eram as mercadorias de base para a colónia brasileira obter escravos na Costa da Mina, os comerciantes da Bahia queriam reservar para si a maior parte dos lucros, excluindo os comerciantes da Corte.

Em resposta a oposição dos comerciantes da Bahia, o Reino passou a não aceitar o tabaco de terceira categoria e coube aos agricultores e comerciantes aperfeiçoar tal tabaco e lançá-lo no mercado da Costa da Mina, onde foi aceito com agrado, resultando no domínio do comércio de escravos pelos baianos, durante um longo período<sup>41</sup>.

A idéia da criação de uma Companhia para o Nordeste passou a ser discutida e produziu as primeiras conseqüências em 1757, quando a Mesa do Bem Comum da Bahia propôs uma Companhia para o comércio de escravos, em resposta a uma primeira proposta feita pelo Reino, mas como a idéia dos comerciantes baianos favorecia aos vassallos na Colónia, não só a Mesa foi dissolvida, como a Companhia nunca chegou a ser criada<sup>42</sup>.

Os motivos da Bahia em não querer uma Companhia nos moldes propostos pelo Reino, foram explicitados por Pierre Verger quando analisou o problema e citou as leis criadas no XVIII objectivando impor uma Companhia à Bahia. Através de tal análise, Verger expôs a privilegiada situação baiana frente ao comércio de escravos, que desde o século XVII tinha permissão para fazer o comércio de escravos directamente com a África, sem passar pelo Reino.

Sua análise vem reforçar a idéia de que a Bahia e também Pernambuco eram importantes centros do tráfico de escravos e que tal facto prejudicava os planos pombalinos de assumir o controle deste lucrativo comércio, uma vez que estas capitanias repassavam escravos para outras capitanias<sup>43</sup>.

Durante o século XVIII os negociantes da Bahia criaram um movimento comercial bastante relevante e que fugia ao controle metropolitano. As razões eram as mais variadas, dentre elas está o comércio com a Costa da Mina, que era a saída para o fumo de terceira categoria produzido pela Bahia e proibido de entrar no Reino<sup>44</sup>.

Uma outra questão refere-se ao facto de que a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais reservava para si o monopólio do comércio de mercadorias da Europa para a Costa do Ouro e da Mina<sup>45</sup>, deixando livre apenas o mercado do tabaco, facto este que eliminava os

---

<sup>39</sup> António CARREIRA, *As Companhias Pombalinas*, 2ª ed., Lisboa, editorial Presença, 1982, p. 221.

<sup>40</sup> Idem, *Ibidem*, p. 29

<sup>41</sup> António CARREIRA, *As Companhias...* cit., pp. 30-31.

<sup>42</sup> Pierre VERGER, *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, p. 21.

<sup>43</sup> Idem, *Ibidem*. Desde 1644 que Portugal permitia o comércio directo entre Brasil e África, este era feito por Bahia e Pernambuco, sendo que Pernambuco enviava navios em número menor que a Bahia. Antônio Carreira cita que no XVIII as minas eram o destino da mão-de-obra africana, mesmo existindo uma certa repressão das autoridades para evitar o despovoamento dos engenhos e cidades, por causa do deslocamento de escravos para aquela área, onde o preço do escravo era convidativo. António CARREIRA, *As Companhias...* cit., p. 231.

<sup>44</sup> António CARREIRA, *As Companhias...* cit., p. 31

<sup>45</sup> Pierre VERGER, *Fluxo e refluxo...* cit., pp. 106 e 107.

comerciantes do Reino, uma vez que a Bahia e também Pernambuco eram os grandes produtores de tabaco do império luso .<sup>46</sup>

O Rio de Janeiro, junto com outras regiões brasileiras, foi proibido de produzir tabaco em 1695 para não prejudicar o comércio do tabaco da Bahia, bem como teve o comércio com a Costa da Mina vetado pelo Reino. Esta interdição não foi estendida ao resto do Nordeste porque lá se produzia tabaco de *refugo* exclusivamente para o comércio de escravos <sup>47</sup>.

As proibições feitas ao Rio de Janeiro para comercializar com a Costa da Mina deveram-se ao facto deste utilizar a moeda de troca mais apreciada no comércio de escravos, à frente até do tabaco e da aguardente. Na África, o Rio de Janeiro fazia o comércio com a Companhia Real Inglesa da África de quem comprava escravos e mercadorias europeias, uma vez que podia dispor ilegalmente do ouro vindo das Minas Gerais, onde a exploração estava ainda em alta <sup>48</sup>. Era com o ouro contrabandeado que podia obter os escravos de que necessitava, dispensando a instituição de uma Companhia para monopolizar este tipo de comércio <sup>49</sup>. Este foi sempre o argumento usado pelos cariocas e ao que parece aceito pelo Reino, pois a ideia de uma companhia nunca foi levada adiante.

Como na Bahia não foi possível ao Reino impor uma Companhia de Comércio, por causa da resistência dos comerciantes baianos, coube a Pernambuco, grande produtor de açúcar, de fumo e exportador de couros, recebê-la.

No momento de sua criação, a Companhia despertou muitos receios não apenas dos colonos pernambucanos, mas também dos estrangeiros. A ideia de Pombal era voltar a ter o domínio do comércio e gerar fundos para a Fazenda Real e isto não agradava particularmente aos ingleses.

Um dos objectivos da política pombalina era limitar o comércio inglês na Colónia. O Marquês observara na Inglaterra a forma como o comércio e o poderio naval daquele país permitiram o domínio do mundo atlântico, uma vez que o comércio britânico triplicou entre 1702 e 1772.

Como se sabe, Portugal neste período dependia da Inglaterra no que se refere a aspectos diplomáticos e militares, mas Pombal estava determinado a reduzir o fluxo do contrabando de ouro que passava pelas mãos dos atravessadores ingleses no Reino ou que era comercializado quase directamente com o Brasil. Os ingleses protestaram e Pombal pareceu aceitar a pressão, quando desistiu de impor seu projecto de Companhias monopolistas para as principais capitâncias do Brasil, mas a falta de recursos parece ter sido o principal factor de impedimento da implementação das Companhias no Rio de Janeiro e Bahia <sup>50</sup>.

Ainda assim, Pombal buscava melhorias para o comércio português e não era eliminando todos os elos com a Inglaterra que iria conseguir, mas equilibrando o comércio e restabelecendo o controle português sobre as receitas coloniais <sup>51</sup>.

As relações comerciais entre os dois países também eram desiguais, no que concerne ao peso que cada um deles tinha no comércio do outro. Os ingleses tinham benefícios indirectos que iam desde a participação nos fretes, seguros, créditos e oficiosamente a apropriação do ouro do Brasil. Era o principal comprador do vinho português, do azeite, das frutas, do couro, do pau-brasil

---

<sup>46</sup> Embora o grande fornecedor de escravos de Pernambuco fosse Angola e não Costa da Mina, Pernambuco também comprava escravos na Costa da Mina, mas em menor proporção. António CARREIRA, *As Companhias...* cit., pp. 231-232.

<sup>47</sup> Pierre VERGER, *Fluxo e refluxo...* cit., pp. 20-23.

<sup>48</sup> Joel SERRÃO e A.H. de Oliveira MARQUES, *Nova História da Expansão Portuguesa ...* cit., pp. 98 e 117: citando Simonsem e Noya Pinto que analisaram a produção de ouro no Brasil, demonstrando que durante parte do período pombalino(1750-1760) esta ainda mantinha um volume de exportação alto.

<sup>49</sup> António CARREIRA, *As Companhias...* cit., p. 30.

<sup>50</sup> Este argumento também foi utilizado por Lúcio de Azevedo em seus estudos acerca da criação das companhias.

<sup>51</sup> Stuart B. SCHWARTZ, *Segredos Internos...* cit., p. 339.

entre outros géneros e o principal vendedor de têxteis de lã, linho, seda, cereais, farinha, ferragens, pólvora, carvão, entre outras manufacturas não produzidas em Portugal ou sem a qualidade inglesa<sup>52</sup>.

No que se refere ao comércio externo português, mercadores e armadores britânicos se apropriaram de parte do mesmo, financiando o comércio colonial, através do crédito e das casas comerciais portuguesas. Envolvendo-se na produção e no comércio interno, no condicionamento dos preços dos géneros de exportação junto dos produtores nacionais e controlando, durante parte do século XVIII, o sistema comercial lusitano<sup>53</sup>.

A carta enviada por lorde Kennowel, embaixador extraordinário e plenipotenciário na Corte de Portugal, reflecte bem a lógica da dominação inglesa quando apresenta o documento intitulado como uma “demonstração dos prejuízos” para a coroa britânica com a criação das Companhias:

*... A criação das Companhias de comércio para o Brasil necessariamente hão de produzir as mais destrutivas conseqüências ao comércio britânico, não só diminuindo a exportação das nossas manufacturas, mas também minorando a passagem do ouro de Portugal para a Grã-Bretanha”.*

*A Companhia de Pernambuco e Paraíba foi estabelecida há pouco tempo, o capital que se propôs levantar-se por modo de subscrição, três milhões e quatrocentos mil cruzados, cuja soma não se acha ainda completa, e a maior parte da subscrição que nela tem entrado são em navios que seus donos não tinha em que os empregar. E quanto a acionistas de moedas correntes têm sido muito poucos. O comércio e navegação de Pernambuco são superior ao do Grão Pará e Maranhão, porque a última frota que dali veio consta de 45 navios inteiramente carregados de açúcar, sola, couros, pau-brasil e ouro.*

*E se esta Companhia tiver o mesmo sucesso que tem tido a do Grão Pará e Maranhão, como provavelmente lhe sucederá, os consumos de géneros das manufacturas britânicas consideravelmente há de diminuir naquelas partes do Brasil.*

*Estas Companhias têm a permissão privilégio privativo de fornecerem aos brasis [...] e alguns dos directores delas tem chegado a declarar abertamente que as sua idéias e designações são de preferir a exportação dos géneros da produção de seu próprio Reino, os quais em conseqüência hão de ter saída no Brasil, quando ali não há géneros estrangeiros que lhes possam fazer competência na sua qualidade ou preço.*

*Acha-se em projecto uma terceira Companhia destinada a Bahia e querem dizer que ainda não se fará por um ano, para não embarçar e poder se completar o fundo com que se pretende acabar de formar a de Pernambuco. Esta Companhia para a Bahia há de requerer, necessariamente, um grande capital, porém de maior ainda necessitará a Companhia destinada ao Rio de Janeiro e Minas.*

*O comércio de todas as conquistas do Brasil, senão foi em todo, ao menos tem sido a maior parte, sempre feito pelo crédito, que as nações estrangeiras, e muito particularmente os ingleses, davam aos negociantes portugueses, logo que estes comissários forem excluídos deste seu comércio... Pelo estabelecimento destas Companhias, não se poderá esperar prolongamento algum das grandes quantias de cabedais que a crédito se deram aos ditos comissários...<sup>54</sup>*

<sup>52</sup> José MATTOSO (Dir.), *História de Portugal*, 1ª ed., Lisboa, Círculo de Leitores, 1993, 4º vol, p.107.

<sup>53</sup> Idem, *Ibidem*, p. 108.

<sup>54</sup> Biblioteca Nacional de Lisboa (BNL) - Colecção Pombalina, cód. 93, fl. 16, 17, 17v, 18. A carta foi escrita em 24 de Maio de 1760.

As preocupações britânicas com a criação das Companhias seriam legítimas se estas tivessem cumprido o seu papel de assegurar o exclusivo comercial. Em sua carta o lorde Kennowel ainda cita o problema com os comissários volantes ou atravessadores que operavam no comércio com o Brasil e o facto de não haver concorrência legal para a Companhia.

Os atravessadores citados pelo embaixador inglês eram a falha no regime de monopólio. As licenças beneficiavam comerciantes ingleses estabelecidos em Portugal que possuíam autorização para negociar directamente com os portos brasileiros. Na segunda metade do século XVIII o papel destes atravessadores apenas aumentou, principalmente para as áreas não monopolizadas pela Companhia<sup>55</sup>.

O contrabando foi o grande concorrente da Companhia e tornou-se um problema para os governadores de Pernambuco durante o mononopólio da companhia, eles recebiam ordens específicas e procuraram impor leis repressoras que de nada ou pouco adiantaram. Vasta é a documentação que se refere ao tema e sugere a extensão do problema, uma vez que os produtos eram postos na praça do Recife a preços bem mais baixos que os praticados pela Companhia<sup>56</sup>.

Naturalmente o contrabando era uma prática estimulada pelo lucro que proporcionava, superior a margem de lucro do comércio legal. Nesse caso, representou uma ameaça a consolidação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Era uma forma de disputa entre as Metrópoles estrangeiras que buscavam se apropriar do excedente gerado pela exploração colonial e um elemento de ameaça ao sistema colonial, baseado no exclusivo. Tornava-se mais atraente quando os impostos e restrições elevavam o preço de um produto, indicando que valia a pena correr o risco<sup>57</sup>.

O comércio ilícito concorreu com a Companhia desde os primeiros anos de sua fundação, nem mesmo os riscos que representava, tanto de punição a quem comprasse mercadorias deste tipo, quanto de apreensão das ditas mercadorias, tirava o estímulo dos moradores da capitania de Pernambuco em suprir suas necessidades através do contrabando<sup>58</sup>.

A Bahia teve um importante papel no contrabando de géneros, pois podia comercializar com os atravessadores ingleses livremente, uma vez que não possuía Companhias de monopólio. Era de lá que as mercadorias chegavam a Pernambuco e também era pela Bahia que elas saíam para o Reino por preços mais convidativos que os da Companhia Geral. Com isto perdiam a Companhia e a Fazenda Real, pois a mercadoria introduzida em Pernambuco não pagava os direitos reais. Mas nenhum destes motivos foi suficiente para a Companhia reduzir os preços dos géneros vendidos na capitania de Pernambuco.

O documento escrito pelo governador José César de Meneses em 1777 revela o ânimo da Direcção da Companhia em não querer baixar os preços dos produtos que vendia para poder concorrer com o contrabando. Destaca-se o texto que enfatiza a crítica do governador acerca da política empreendida pela Companhia:

---

<sup>55</sup> José MATTOSO (Dir.), *História de Portugal* cit., p. 163; e Veríssimo SERRÃO, *História de Portugal: 1750-1807*, 2ª ed., Lisboa, Editorial Verbo, 1990, vol VI. p. 100. Lúcio de Azevedo denomina-os de mercadores de passagem, acentuando a diminuição das licenças destes comissários volantes no período pombalino: AZEVEDO, J. L. *Op. Cit.*, p. 435.

<sup>56</sup> Uma minuta de um ofício, sem data e sem autoria, anexoado a um processo encontrado nos documentos do Conselho Ultramarino datado de 1778, Agosto, 10, Lisboa, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 130, D. 9833 cita alguns parágrafos do alvará de criação da Companhia, informando que a Companhia podia vender os géneros na capitania com lucros de até 45% sobre o preço de Lisboa.

E ainda Veríssimo SERRÃO, *História de Portugal...* cit., p. 85.

<sup>57</sup> Joel SERRÃO e A.H. de Oliveira MARQUES, *Nova História da Expansão Portuguesa ...* cit., p. 167.

<sup>58</sup> AHU – Pernambuco, 1770, Fevereiro, 8, Recife, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 108, D. 8371. Ofício do governador, Manuel da Cunha Meneses ao Marquês Pombal, informando as dificuldades em reprimir o contrabando, que este tipo de géneros entra em Pernambuco através do Rio de São Francisco, pois é muito “vadeável” de embarcações ligeiras e que não pessoa confiável e recurso disponível para impedir que o contrabando entre em Pernambuco através destas paragens remotas.

*Parece-me que a Companhia geral seria mais florescente, se por preços mais favoráveis e ordinários mandasse vender as fazendas e outras mercadorias da Europa, e assistir juntamente por esta direção, aos lavradores, com dinheiro e certos géneros de fazendas de que necessitam e costumam pedir.*

*De se não terem observado estas importantes máximas nasce toda a exportação dos efeitos, porque experimentando os senhores de engenho e mais lavradores, que entregando eles facilmente à Direcção o seu açúcar, esta não lhes dera nem dinheiro nem as fazendas que precisavam, se animam a vendê-lo, extraindo-o para a Bahia com outro melhor interesse e partido que não encontra na direção. A introdução de contrabandos nasce, porque por preços mais racionáveis e diminutos se compram as mesmas fazendas de contrabando, o que não conseguem da direção, por serem mais carregadas nas facturas e vendidas por preços maiores, que em outra qualquer praça do Brasil, onde não ha Companhia.*

*É bem certo que se nesta capitania vendessem as fazendas pelo mesmo preço que as trazem de outros portos os contrabandistas, que se costumam vender na praça da Bahia, de onde por mar e terra se introduzem neste continente da Companhia geral, nenhum se incomodaria com tanto trabalho e risco a introduzi-las, nem jamais se continuaria tal contrabando, por não terem o interesse do preço que os animava.*

*E tanto se verifica esta introdução e mal reportados ganhos dos contrabandistas, que em várias apreensões e tomadias que se lhes tem feito... Encontraram-se fazendas seladas pela Alfândega da Bahia, como pode testificar esta direção. Ponderem sobre estes motivos e cessará a causa de tão graves efeitos.*

*Eu tenho aumentado providências sobre providências, porém experimento sempre, que mais pode a opressão de um povo aflito e pobre para romper por todas as dificuldades, do que o particular estudo de impedir o transporte de sua paixão com multiplicadas ordens que ainda que sejam equivalentes e eficazes não tem quem as execute e faça cumprir, senão os feridos do mesmo dano e mal comuns<sup>59</sup>.*

A repressão citada no documento e executada através de leis rigorosas com apreensão de produtos e prisão para os contrabandistas não deu muitos resultados. O contrabando não foi o único problema enfrentado pela Direcção da Companhia, destaca-se ainda a seca, a péssima safra dos anos 70, a baixa do preço do açúcar e a pouca variedade e altos preços dos géneros comercializados na capitania, geraram um clima compreensível de insatisfação e rebelião contra a Companhia.

Na década de 60 do século XVIII iniciam-se as muitas queixas dos produtores de açúcar, dos comerciantes de couro e tabaco, gerando uma forte oposição à Companhia, apesar dos esforços dos governadores para resolver a situação<sup>60</sup>.

---

<sup>59</sup> Na realidade, o povo a que o governador se refere não diz respeito a todos os segmentos que costumam compor a sociedade colonial, não se trata do escravo, nem do trabalhador livre, trata-se da elite, do grupo social dominante, dos senhores de engenho, dos lavradores, dos donos de curture, dos plantadores de tabaco, dos comerciantes, pessoas ricas e na Maioria das vezes de famílias tidas como tradicionais. O sentido da palavra povo, diverge daquele que Evaldo Cabral de Melo define em seu livro *Rubro Veio*: "Ao povo atribuía-se a função de sócio menor...no final do seiscentos a acepção de naturais da terra, de condição livre e não-nobre, solidários a nobreza da terra frente aos reinóis, ...exceptuando-se os mercadores do Recife...". Evando Cabral MELLO, *Rubro Veio*... cit., p. 167.

AHU - Pernambuco: 1777, Setembro, 30, Recife: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 127, D. 9665, cópia de um ofício do governador, José César de Meneses.

<sup>60</sup> AHU – Pernambuco: 1767, Maio, 27, Igaraçu: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 104, D. 8099.

O governador da capitania de Pernambuco, Manuel da Cunha Meneses (1769-1774), não conseguiu ter um bom entendimento com a Direcção da Companhia e este foi um dos motivos de sua saída para o governo da Bahia, governo que não ajudou em nada na repressão ao contrabando para Pernambuco, na época de José César de Meneses <sup>61</sup>.

### ***Companhias de comércio***

Para se entender a instalação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, é preciso voltar atrás alguns séculos e relembrar como era feito o comércio com o Brasil antes do século XVIII, uma vez que as companhias de monopólio eram uma ideia antiga, aplicada no mundo ultramarino por todas as potências europeias, inclusive por Portugal no século XVII, embora funcionassem de forma um pouco diversa.

No século XVII instituiu-se o regime de frotas para o comércio com o Brasil, devido à insegurança na navegação, de forma semelhante ao que se realizava com o oriente, através de comboios ou armadas. O frágil comércio português após a restauração da coroa Portuguesa em 1640, impôs o sistema de comboios, confirmado com a criação, em 1649, da Companhia de Comércio do Brasil e com a lei de 1660 que proibia viagens isoladas <sup>62</sup>.

De início havia uma única frota para todo o Brasil, reunindo embarcações dos vários portos. Depois se dividiram nas frotas do Pará e Maranhão, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, as quais chegavam a Portugal alternadamente. As frotas de Pernambuco chegavam no Reino em Julho e demoravam cerca de 60 dias de viagem. Permaneciam em portos brasileiros cerca de 80 dias, no intuito de vender as mercadorias, e transportar à Corte principalmente madeira para as construções navais e mobiliárias e, açúcar <sup>63</sup>.

Pelas Companhias de Comércio, dos séculos XVII e XVIII, o rei associado aos comerciantes queria assegurar o predomínio do pacto colonial, através da exploração metropolitana do comércio, tendo também como finalidade expandir e integrar os mercados metropolitano e colonial <sup>64</sup>. Através delas se promovia a expansão das actividades mercantis, em paralelo com o aumento da produção e consumo, essenciais à indústria lusa, reerguida pela política mercantilista da época e grandemente beneficiada pelo exclusivo colonial <sup>65</sup>.

As Companhias pombalinas foram criadas como peças vitais no conjunto reformista aplicado na segunda metade do século XVIII, combinando absolutismo “ilustrado” com doutrinas mercantilistas, traduzindo as singularidades do que foi o pensamento iluminista português <sup>66</sup>. *Foram antes de tudo um instrumento do antigo sistema colonial, uma instituição*

---

<sup>61</sup> Idem; e sobre Manuel da Cunha Meneses ver também AHU - Pernambuco: 1773, Setembro, 18, Recife: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 115, D. 8804, um anexo do ofício do governador, José César de Meneses.

<sup>62</sup> Vera L. Amaral FERLINI, *A civilização do açúcar...* cit., p. 31-32. A Companhia de Comércio para o Brasil tinha uma série de privilégios, monopolizava o comércio de toda a costa brasileira. Combojava todos os navios mercantes que viessem ao Brasil ou dele voltassem, a uma taxa não superior a 10% e seguro até 25%. O vinho, o azeite, a farinha de trigo e o bacalhau eram géneros estancados da Companhia. Em troca de todos os direitos, ela se comprometia a enviar ao menos 2 frotas por ano.

<sup>63</sup> Joel SERRÃO e A.H. de Oliveira MARQUES, *Nova História da Expansão Portuguesa ...* cit., p. 170.

Cunha SARAIVA, *Companhias Gerais de Comércio e Navegação para o Brasil*, Lisboa, Sociedade Nacional de Tipografia, 1938. p. 13. São muitos os documentos que se referem à frota de Pernambuco, por exemplo, sobre a exportação de madeiras: AHU- 1754, Maio, 31, Pernambuco: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 76, D. 6369; açúcar: AHU - 1752, Junho, 7, Recife: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 73, D. 6110 e 1758, Julho, 8, Recife: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 86, D. 7106; acerca da demora dos navios da frota: AHU- 1755, Maio, 27, Pernambuco: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 79, D. 6597, e Maio, 17, Recife: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 79, D. 6578.

<sup>64</sup> Raymundo FAORO, *Os donos do poder...* cit., p. 228.

<sup>65</sup> Joel SERRÃO e A.H. de Oliveira MARQUES, *Nova História da Expansão Portuguesa ...* cit., p.157.

<sup>66</sup> Raymundo FAORO, *Os donos do poder...* cit., p. 228.

*caracteristicamente mercantilista, contendo em si os elementos básicos dos mecanismos da colonização do Brasil: exploração e monopólio* <sup>67</sup>.

No reinado de D. José foram criadas seis companhias portuguesas nos moldes das companhias europeias: Companhia do Comércio Oriental e Companhia do Comércio de Moçambique, para o comércio Índico; Companhia da Agricultura das Vinhas do Alto Douro e Companhia das Pescas do Algarve, actuando na Metrópole; Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão e Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, destinadas ao comércio atlântico <sup>68</sup>.

Estas empresas, diferentemente das Companhias inglesas e holandesas que abrigavam particulares sob o auxílio do rei, distinguiam-se pelo carácter de iniciativa oficial e pelo papel determinante do Estado. Eram peças importantes no conjunto das reformas pombalinas, que tinham como finalidade ajustar Portugal com o resto da Europa, fugindo da dependência britânica através do desenvolvimento económico, prioridade da política da época <sup>69</sup>.

Tais reformas assentavam sobre a intensificação da agricultura comercial do Brasil, do aumento do tráfico africano e do incentivo à indústria no Reino, promovendo uma nova aliança entre a burguesia metropolitana e a Casa Real, inserindo-se desta feita alguns elementos representativos da economia colonial. Processo este ocorrido sob a direcção do mais rígido despotismo <sup>70</sup>.

A política empreendida neste momento foi a mercantilista, defensora do lucro do monopólio, declarando livre o comércio em algumas zonas para que os pontos centrais do comércio colonial permanecessem lucrativos, coexistindo neste período uma mistura de comércio livre com o monopolizado.

Nesta estratégia, o comércio entre Goa e Moçambique ficava liberado e criava-se a Companhia da Ásia para reforçar o monopólio entre Goa e a Metrópole. Liberava-se o comércio da costa da África, mas intensificava-se o comércio com o Brasil. Havia um critério na escolha das áreas em que o comércio seria liberado e nas outras em que haveria o monopólio régio. Tal critério definia que regiões secundárias e abastecedoras do comércio central seriam liberadas, ao mesmo tempo em que se reforçariam os privilégios das vias principais, como as capitânias brasileiras, objectivando o reforço do lucro e da sua segurança <sup>71</sup>. Assim a Metrópole procurou reforçar o exclusivo, nas áreas em que o comércio era mais lucrativo e sofria uma maior concorrência de outras potências europeias.

Outro factor a ser destacado acerca da criação das Companhias pombalinas, foi que estas tinham uma preocupação interna no que concerne ao asseguramento dos grandes negócios do comércio colonial, destinando-os a um grupo de comerciantes monopolistas que dominavam as principais cidades da metrópole <sup>72</sup>.

Por causa desta exclusão dos luso-brasileiros da Colónia como principais aliados destas companhias de comércio, a primeira Companhia pombalina para o Brasil, a do Grão Pará e Maranhão, foi criada com grande resistência dos colonos portugueses no Brasil <sup>73</sup>.

Para exemplificar tal questão, destaca-se o documento escrito pelos deputados da Mesa dos Homens de Negócio [da fraternidade] do Espírito Santo ao rei D. José, pedindo a suspensão do alvará que instituiu a Companhia de Comércio do Grão Pará e Maranhão, assim como foi feito em 1658 com outra Companhia de comércio para aquelas áreas. Solicitavam que o Conselho da

---

<sup>67</sup> José RIBEIRO JR., *Colonização e Monopólio...* cit., p. 7

<sup>68</sup> Arthur de M. CARVALHO, *Companhias de Colonização*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1903. pp. 81-86.

<sup>69</sup> Raymundo FAORO, *Os donos do poder...* cit., p. 220.

Oliveira LIMA, *Pernambuco e seu desenvolvimento histórico*, 2ª ed., Coleção Pernambucana, Recife, 1975, p. 217.

<sup>70</sup> José RIBEIRO JR., *Colonização e Monopólio...* cit., p. 204.

<sup>71</sup> Jorge Borges de MACEDO, *A situação económica no tempo de Pombal*, 3ª edição, Lisboa, Gradiva, 1989. p.104.

<sup>72</sup> Idem, *Ibidem*, p. 99.

<sup>73</sup> AHU- Conselho Ultramarino – Pará, cx.39, doc. 3643.

Fazenda, o Conselho Ultramarino e a Mesa da Consciência e Ordens consultassem acerca desta matéria, que causaria prejuízo aos vassallos e a Fazenda Real.

Argumentavam, entre outras coisas, que a criação de tal Companhia serviria para o enriquecimento de poucos, provocaria o “estanco” do comércio, a navegação se tornaria particular e não comum e, ainda, aumentaria o preço dos produtos introduzidos nos locais do monopólio <sup>74</sup>.

Assim como a oposição à criação das Companhias foi grande, as justificativas para a implementação das mesmas também foram debatidas e argumentadas. Um documento do Conselho Ultramarino intitulado: *Razões políticas pelas quais as Companhias Gerais de Comércio se julgam úteis e necessárias ao Reino de Portugal* resumem os princípios dos que apoiam a política pombalina para Portugal e Brasil. Salienta-se que tal documento revela os interesses do Reino, a visar o aumento dos rendimentos metropolitanos.

As justificativas baseavam-se, primeiramente, na constatação de que a falta de manufacturas no Reino era a causa da miséria da nação, que precisava comprar o essencial e o supérfluo das nações estrangeiras, e que para tornar o Reino independente deste comércio desigual com o resto da Europa *era necessário o estabelecimento de fábricas, que só se poderiam sustentar se houvesse um corpo que regulasse o comércio, protegendo as mesmas, animando a cultura das terras, sustentando o valor dos géneros produzidos no Brasil* <sup>75</sup>.

Com este fim foi projectado o estabelecimento de Companhias Gerais para os portos da América, tendo como papel principal regular o que se devia comprar aos estrangeiros, preferindo sempre manufacturas nacionais a fim de se incentivar a industrialização no Reino. Afinal a indústria era outra das prerrogativas pombalina <sup>76</sup>.

Segundo o mesmo documento, as Companhias não somente regulariam o comércio, mas também aumentariam a agricultura da Colónia sem precisar haver o empenho dos ministros. E, estabeleceriam uma grande frota de navios, necessários ao comércio e úteis à coroa em qualquer ocasião <sup>77</sup>. Premissas nem sempre verdadeiras, visto que as companhias não conseguiram suprir todas estas expectativas.

Assim a primeira companhia criada para o Brasil foi a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Foi estabelecida por alvará de sete de Junho de 1755, com a finalidade de estimular o desenvolvimento económico no norte do Brasil, introduzir mão-de-obra escrava africana, estimular o comércio dos produtos de exportação a bons preços e transportá-los ao Reino em comboios de navios bem definidos. Esperava-se que a Companhia desenvolvesse os mercados coloniais para as manufacturas do Reino, visto ser este um dos objectivos do Marquês.

Foi estabelecida por um período de 20 anos, com um capital de 480 contos, tendo sua sede em Lisboa, com filiais no Porto, Belém e São Luís e com a maior parte das acções, cerca de 90%, pertencendo aos comerciantes metropolitanos <sup>78</sup>.

---

<sup>74</sup> Idem.

<sup>75</sup> AHU - Pará, cx. 39. doc. 3675.

<sup>76</sup> A Companhia comprava géneros das principais fábricas do Reino, à Real Fábrica das Sedas era uma delas, pois dentro da política pombalina a reactivação da agricultura daria um incentivo à indústria lusa, a Companhia seria o meio para que a produção no Reino fosse canalizada para a capitania de Pernambuco. Comprava ainda da Casa da Índia, pólvora da Real Fábrica, géneros da Real Fábrica de Portalegre, de Fundão, de Pombal; da Fábrica de Algodão de Lisboa, do Sobral, de Azeitão; da Fábrica dos Pentes de Lisboa, das Louças de Lisboa; da Fábrica de Tesouras e Chapéus no Sobral, entre outras. Tudo com o objectivo de priorizar os produtos portugueses em detrimento dos estrangeiros, concatenando os objectivos mercantis implementados por Pombal na economia portuguesa. Ainda assim a Companhia também comprava manufacturas de procedência estrangeira, beneficiando uma burguesia europeia, proveniente de Londres, Hamburgo e Amesterdão. AHU - Conselho Ultramarino – Pernambuco, 1777, Dezembro, 24, Lisboa, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 128, D. 9716 e 1777, Dezembro, 31, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 128, D. 9717. José RIBEIRO JR., *Colonização e Monopólio...* cit., p. 205.

<sup>77</sup> AHU – Pará, Documento sem data anexado ao documento 3675 da caixa 39.

<sup>78</sup> Maria Beatriz Nizza da SILVA (org.), *Dicionário da História da Colonização...* cit., p. 193.

### ***A imposição régia***

Em um ofício do ouvidor da capitania de Pernambuco, Bernardo Coelho da Gama Casco, enviado ao Marquês de Pombal, em 1759, o ouvidor atesta o recebimento de uma publicação da Junta do Comércio da Corte e cidade de Lisboa, onde se salientam informações que auxiliam na compreensão do próprio processo de instalação da Companhia em Pernambuco.

O conhecimento do projecto dessa Companhia de Comércio se deu em Pernambuco através da carta citada, que expunha a disposição real em criar uma nova Companhia de comércio e convidava a todos os negociantes e quaisquer outras pessoas para serem accionistas da mesma, podendo a compra das acções da Companhia se efectivar com dinheiro em moeda corrente e com valor de géneros ou interesses em navios <sup>79</sup>.

A aparente facilidade para participar da Companhia não foi suficiente para convencer aos pernambucanos em tornarem-se accionistas da mesma. Em 1761, o governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, assinalava em um ofício enviado a Pombal, suas tentativas frustradas para incentivar os moradores a investirem seus capitais na Companhia. Mas desde o princípio foi latente o desagrado e a preocupação com que todos receberam a notícia da criação da Companhia, embora acreditasse que, com o tempo, acabariam por se adequar à nova realidade <sup>80</sup>.

Oficialmente a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba foi instituída por alvará régio em 30 de Julho de 1759, mas o alvará de confirmação foi passado a 13 de Agosto do mesmo ano, este aprovou e confirmou os estatutos da Companhia. Foi criada com objectivos semelhantes aos da sua congénere do norte do Brasil e com a suposta finalidade de fazer renascer as fortunas e agricultura do Nordeste, através de um melhor suprimento de mão-de-obra, da compra de mercadorias de exportação a preços regulamentados e provisão de frotas regulares para transportar as mercadorias para os mercados no Reino. Com um maior capital, cerca de 1360 contos, e com a maioria dos accionistas no Reino, pertencendo aos pernambucanos apenas 10% das acções <sup>81</sup>.

De acordo com o alvará sua sede se situaria em Lisboa e teria como órgãos de decisão uma Junta, na Corte, composta por um provedor, dez deputados, um secretário, e duas direções, uma na cidade do Porto e outra em Pernambuco, compostas cada uma, por um intendente e seis deputados, que seriam formadas por comerciantes naturais ou naturalizados.

A Companhia gozava de foro próprio com tribunais privativos, presididos por juízes conservadores, estando um primeiro tribunal estabelecido em Lisboa, outro no Porto e o terceiro em Pernambuco. Entre as facilidades e garantias da mesma, citava-se a permissão para levantar gente do mar e guerra para suas frotas, o privilégio da exclusividade da navegação, comércio por grosso, excepto de vinhos, e escravatura com as capitanias de Pernambuco e Paraíba, com excepção dos distritos do Sertão, Alagoas e Rio de São Francisco, que permaneceriam livres para o comércio <sup>82</sup>.

O monopólio seria de 20 anos, contados a partir da expedição da primeira frota que partiu em 8 de Agosto de 1760. As frotas transportavam para o Brasil produtos manufacturados, ferramentas, utensílios, alguns géneros alimentícios, medicamentos e escravos. Para o Reino transportava açúcar, cacau, especiarias, madeiras, algodão, matérias corantes, tabaco, couro e atados. Os postos mais importantes de estabelecimento e trocas eram Bissau, Cachéu, Cabo Verde, Costa da Mina, Angola, Madeira, Açores e alguns portos da Índia e da Ásia <sup>83</sup>.

---

<sup>79</sup> AHU – Pernambuco, 1759, Março, 15, Recife: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 90, D. 7230.

<sup>80</sup> AHU – Pernambuco, 1761, Fevereiro, 4, Recife: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 94, D. 7481

<sup>81</sup> Idem, p. 195.

<sup>82</sup> Oliveira LIMA, *Pernambuco e o seu desenvolvimento...* cit., p. 218.

<sup>83</sup> António CARREIRA, *As Companhias...* cit., p. 282-302.

A área de influência da Companhia Geral abrangia não apenas o território atual do Estado de Pernambuco, mas também o de Alagoas, que era Pernambuco até 1799, e as capitanias tidas como anexas que possuíam um governo subordinado ao de Pernambuco, como é o caso da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará <sup>84</sup>.

### **Os primeiros conflitos**

Desde sua instituição, imposta pela administração pombalina, a companhia entrou em choque com os interesses da sociedade local, se era bem vista entre os comerciantes metropolitanos, o mesmo não se pode dizer dos grupos sociais locais. Pois como foi dito, a instituição de uma Companhia de comércio até foi desejada, mas não nos moldes em que foi estabelecida. Os pernambucanos pensaram em uma Companhia em que o centro das decisões estivesse na Colônia e não no Reino, cujos objectivos primordiais seriam a melhoria da agricultura, o enriquecimento dos colonos, e uma maior inserção de mão-de-obra escrava na capitania <sup>85</sup>.

Porém as Companhias ao serem criadas em meados do século XVIII tinham suas directrizes já traçadas e um papel importante dentro do projecto metropolitano para o mundo ultramarino e, cujo objectivo primeiro era a retomada do comércio com o Reino, além do domínio do lucrativo comércio com a África.

Desde sua formação, a Companhia suscitou conflitos que na história de sua administração se tornaram crónicos, mesmo que os seus princípios se enquadrassem na política económica em voga na época, cujo objectivo mais evidente era o resgate do exclusivo comercial, favorecendo o Estado português e as casas comerciais de Lisboa e Porto em detrimento dos interesses coloniais, como era natural na visão reformista pombalina.

Ao longo do período de monopólio muitas foram as queixas dos moradores das capitanias em que a Companhia actuava. Alguns documentos produzidos e recebidos pelo Conselho Ultramarino no período, permitem formar um quadro mais amplo da situação da Companhia durante alguns momentos de seus 20 anos de funcionamento.

A quantidade de cartas e requerimentos recebidos pelo Conselho Ultramarino sobre as acções da Companhia em Pernambuco revela claramente a resistência por parte do grupo social dominante na capitania em aceitar a política implementada pela mesma. Interesses opostos e incidentes no Reino e nas capitanias vão culminar com a situação conflituosa do fim dos anos 70 do século XVIII.

A falta de fiscalização por parte da distante Junta da Companhia em Lisboa, a oposição de interesses entre locais e metropolitanos <sup>86</sup>, junto com a queda do poderoso ministro do rei D. José, já no reinado de D. Maria I, acabariam por definir a extinção do monopólio da Companhia, que mesmo com todo o aparato e privilégios com que foi criada, não produziu os rendimentos esperados pela monarquia portuguesa e por desviar para o Reino a riqueza e capitais da terra, nunca conseguiu ser aceite pelos agentes do poder local, principalmente quando as dívidas à companhia passaram a atingir quase todos os segmentos sociais, particularmente a elite da sociedade pernambucana.

---

<sup>84</sup> Cabe ressaltar que esta área de influência abrangia em 1763 uma população de 169.582 pessoas, entre livres e cativos, sendo cativa cerca de 33% da população. José RIBEIRO JR., *Colonização e Monopólio...* cit., p. 72.

No ano de 1777 o governador José César de Meneses enviou um ofício ao Reino com informações do Bispo de Pernambuco acerca da população, sem fazer distinção entre livres e cativos e em sua contagem atesta que a população era de 362.238 pessoas. Em 1782, em um outro ofício, consta que a população de Pernambuco e suas anexas aumentou para 367.431 pessoas ou seja, quase que duplicou durante os anos de monopólio da *Companhia*. AHU - Conselho Ultramarino – Pernambuco, 1777, Setembro, 30, Recife, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 127, D. 9665 e 1782, Setembro, 25, Recife: AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 145, D. 10638

<sup>85</sup> AHU - Conselho Ultramarino – Pernambuco, 1757, Maio, 18, Recife, AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 84, D. 6948

<sup>86</sup> K. MAXWELL, *A devassa da devassa...* cit., p. 87.

## **Bibliografia**

### **Fontes manuscritas**

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 73, D. 6110

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 76, D. 6369

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 79, D. 6578

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 79, D. 6597

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 81, D. 6707

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 84, D. 6948

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 86, D. 7106

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 90, D. 7230

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 94, D. 7481

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 95, D. 7498

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 96, D. 7536

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 104, D. 8099

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 105, D. 8102.

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 108, D. 8371

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 115, D. 8804

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 127, D. 9665

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 128, D. 9716

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 128, D. 9717

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 130, D. 9833

AHU\_ACL\_CU\_015, Cx. 145, D. 10638

AHU- Conselho Ultramarino - Pará: cx.39, doc. 3643.

AHU- Conselho Ultramarino – Pará: cx. 39. doc. 3675.

AHU - Pará: Documento sem data anexado ao documento 3675 da caixa 39.

Biblioteca Nacional de Lisboa (BNL)

Coleção Pombalina, cód. 93, fl. 16, 17, 17v, 18. CARTA de 24 de Maio de 1760.

*Carta do lord Kennowel, embaixador extraordinário e plenipotenciário na Corte de Portugal à Coroa Inglesa acerca dos prejuízos que as companhias pombalinas causaram ao comércio inglês.*

### **Livros, artigos e dicionários**

ALDEN, Dauril, «O período final do Brasil Colónia: 1750-1808», in BETHEL, Leslie (org.), *História da América Latina: A América Colonial*, Brasília, Editora da Universidade de São Paulo; Brasília, DF, Fundação Alexandre de Gusmão, 2004.

ASSIS, Virgínia Maria Almoêdo, *Palavra de rei ... Autonomia e Subordinação da Capitania Hereditária de Pernambuco*, Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2001.

AZEVEDO, J. Lúcio, *Épocas de Portugal Económico*, 4ª ed., Lisboa, Clássica editora, 1988.

CALDEIRA, Jorge. *A Nação Mercantilista, Ensaio sobre o Brasil*, 1ª ed., São Paulo, Editora 34, 1999.

- CARDOSO, Ciro Flamarion e BIRGINOLI, Héctor, *Métodos da História*, 3ª ed., Rio de Janeiro, Editora Graal, 1983.
- CARREIRA, António, *As Companhias Pombalinas*, 2ª ed., Lisboa, Editorial Presença, 1982.
- CARVALHO, Arthur de Moraes, *Companhias de Colonização*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1903.
- FAORO, Raymundo, *Os Donos do Poder: Formação do Patronato Político Brasileiro*, 7ª ed., Rio de Janeiro, Globo, 1987, vol. I.
- FERLINI, Vera L. Amaral, *A civilização do açúcar, séculos XVI a XVIII*, São Paulo, Editora Brasiliense, 1984.
- FERRER, A. Francisco, «O Marquês de Pombal e a Instrução Pública em Portugal», in *CLIO*, Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, n.º 18. pp. 77-92
- HOF, Ulrich Im, *A Europa no Século das Luzes*, 1ª ed. Lisboa, Editorial Presença, 1995.
- HOLANDA, Sérgio Buarque, (dir.), *História Geral da Civilização Brasileira, I. A Época Colonial - 2. Administração, Economia, Sociedade*, 3ª ed., São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1973.
- JÚNIOR, Ribeiro, José. *Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro: A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, 1759-1780*. São Paulo: HUCITEC, 1976.
- LIMA, Oliveira, *Pernambuco e seu desenvolvimento histórico*, 2ª ed. Recife, Coleção Pernambucana, 1975.
- MACEDO, Borges, *A Situação Económica no Tempo de Pombal*, 3ª ed., Lisboa, Editora Gradiva, 1989.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, *Breve História de Portugal*, 3ª ed., Lisboa, Editorial Presença, 1998.
- MARQUES, A. H. Oliveira, *História de Portugal, do Renascimento às Revoluções Liberais*, 13ª ed., Lisboa, editorial Presença, 1998, vol. II.
- MATtOSO, José. (Dir.), *História de Portugal*, 1ª ed., Lisboa, Círculo de Leitores, 1993, 4.º vol.
- MAXWEL, K, *A devassa da devassa: Inconfidência mineira, Brasil - Portugal, 1750-1808*, tradução de João Maia, 3ª ed., São Paulo, Paz e Terra, 1995.
- MELLO, Evaldo Cabral, *Rubro Veio: O imaginário da restauração pernambucana*, 2ª ed. rev. e aumentada, Rio de Janeiro, Topbooks, 1997.
- SARAIVA, Cunha, *Companhias Gerais de Comércio e Navegação para o Brasil*, Lisboa, Sociedade Nacional de Tipografia, 1938.
- SERRÃO, Veríssimo. J., *História de Portugal: 1750-1807*, 2ª ed., Lisboa, Editorial Verbo, 1990, vol VI.
- SERRÃO, Joel e MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), SILVA, Maria Beatriz Nizza (coord.), *Nova História da Expansão Portuguesa - O Império Luso Brasileiro 1750-1822*, 1ª ed., Lisboa: Editora Estampa, 1986, vol VIII.
- SILVA, Maria Beatriz Nizza da. (org.), *Dicionário da História da Colonização Portuguesa no Brasil*, Lisboa, Verbo, 1994
- SOUZA, Laura de M. e BICALHO, Maria Fernanda B., *1680-1720: O império deste mundo*, São Paulo, Companhia das Letras, 2000.
- SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550/1835*, São Paulo, Companhia das Letras, 1988.
- VAINFAS, Ronaldo. (dir.), *Dicionário do Brasil Colonial – 1500-1808*, Rio de Janeiro, Objectiva, 2000.
- 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.