

ANAIS DO
VI SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITARIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.

TRABALHO LIVRE E TRABALHO ESCRAVO.

VOLUME I

XLIII

Coleção da *Revista de História* sob a direção
do Prof. Eurípedes Simões de Paula.



SÃO PAULO — BRASIL
1973.

ANAIS DO
VI SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITARIOS DE HISTÓRIA

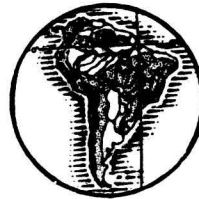
Organizado pelo Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.

**TRABALHO LIVRE E TRABALHO
ESCRAVO.**

VOLUME I

XLIII

Coleção da *Revista de História* sob a direção
do Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.



SÃO PAULO — BRASIL
1973.

ANAIS DO
VI SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

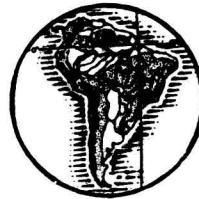
Organizado pelo Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.

**TRABALHO LIVRE E TRABALHO
ESCRAVO.**

VOLUME I

XLIII

Coleção da *Revista de História* sob a direção
do Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.



SÃO PAULO — BRASIL
1973.

ALGUNS ASPECTOS DO TRÁFICO ESCRAVO
PARA O NORDESTE BRASILEIRO NO
SÉCULO XVIII (*) (**).

JOSE' RIBEIRO JUNIOR.

da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de
Assis (SP).

“AS COLONIAS NÃO PODEM ESQUECER JAMAIS O QUE DEVEM À MÃE-PÁTRIA PELA PROSPERIDADE DE QUE DESFRUTAM. DEVEM, POR CONSEQUÊNCIA: DAR À METRÓPOLE MAIOR MERCADO AOS SEUS PRODUTOS, DAR OCUPAÇÃO AO MAIOR NÚMERO DE SEUS MANUFATUREIROS, ARTESÃOS E MARINHEIROS; FORNECER-LHES UMA MAIOR QUANTIDADE DE ARTIGOS QUE ELA PRECISA”.

POSTLETHWAYT, *Britain's
commercial interest
explained*, 1747.

Propomos, nesta comunicação, o estudo de um dos elementos caracterizadores da situação colonial. Com essa finalidade verificamos quem se ocupava da prática mercantil negreira e em que condições se fazia o tráfico em um determinado período — terceiro quartel do século XVIII. Ao determinar-se o agente mercador de escravos observava-se um choque de interesses, latente desde o início do século e que nesse momento se torna mais explícito, entre mercadores instalados na metrópole e mercadores instalados no Brasil-colônia, em disputa

(*) . — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 9 de setembro de 1971 (*Nota da Redação*).

(**) . — *ABREVIATURAS USADAS*: — A.H.U.C.P. — Arquivo Histórico Ultramarino, Caixas de Pernambuco. — A.B.N.R.J. — Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. — A.H.M.F. — Arquivo Histórico do Ministério das Finanças. — L.D.A. (C.A.P.) — Leis, Decretos, Alvarás — Coleção Alberto Penteadó. — C.L.P. — A.D.S. — Coleção de Legislação Portuguesa — Antônio Delgado da Silva. — C.C.L.E. — Coleção Cronológica das leis extravagantes. — I.C.G.P.P. — Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.

da primazia do comércio escravo. A burguesia mercantil colonial, menos protegida, dispunha às vêzes, e de forma precária, dos favores do Vice-Rei. Essa desvantagem política era, no entanto, compensada. Os coloniais possuíam condições mais favoráveis para o tráfico por estar junto aos centros produtores de tabaco — Bahia e Pernambuco — e melhor situados geograficamente nas rotas da Costa africana.

Os casos aqui tratados ilustram o mecanismo através do qual o grupo de mercadores metropolitanos impõe-se ao grupo de mercadores coloniais. Convém para logo estabelecer que entre êstes, grande parte era composta por homens de negócio nascidos no Reino. Ao colocarmos em oposição um e outro grupo não o fazemos em termos simplistas de uma burguesia comercial metropolitana e sua rival nativa. Advirta-se, igualmente, que o choque de interesses, no período em tela, não significa ainda contestação do sistema colonial, porque tanto um como outro grupo usufrui da situação colonial. Mas é um embrião. Quando essa luta de interesses adquiriu novas características sob nova conjuntura, contituiu-se em fator integrante do desmoronamento do “antigo sistema colonial” (1).

A problemática proposta será expressa sobretudo através do processo de instalação da Companhia de Pernambuco e Paraíba que deteve o exclusivo do comércio do nordeste brasileiro — Pernambuco e as subalternas Paraíba, Ceará, Rio Grande do Norte e Alagoas — de 1759 a 1780 (2). Para a Bahia, o mesmo tema é focalizado em excelente obra de Pierre Verger (3) à qual nos reportaremos no decorrer desta comunicação.

O comércio de escravos constituiu-se, desde a época dos grandes descobrimentos, numa das mais seguras fontes de renda para os homens de negócio de Portugal. Ao império colonial português, formado no processo de expansão do capitalismo comercial europeu, pertenciam mercados fornecedores e consumidores de mão-de-obra escrava. Progressivamente, porém, por fôrça das pressões de outros países europeus, a nação portuguesa perdeu portos importantes do comércio internacional.

(1). — Trabalho em fase final de elaboração e que esclarecerá o assunto é o de Fernando Novais, do Departamento de História da Universidade de São Paulo, a quem devemos algumas sugestões dêste texto.

(2). — Sobre essa instituição colonizadora apresentaremos, brevemente, tese a ser defendida na Universidade de São Paulo.

(3). — *Flux et reflux de la traite des nègres entre le golfe de Bénin et Bahia de Todos os Santos du dix septième au dix neuvième siècle*. Paris, Mouton, 1968. Há um resumo do mesmo trabalho do autor francês, em língua portuguesa: *O fumo da Bahia e o tráfico dos escravos do Golfo de Bénin*. Bahia, Universidade Federal, 1966.

A diminuição das possessões portuguesas agravou-se com a união das corôas ibéricas. Nesta fase de domínio dos Filipes, e logo após a Restauração, por diversas circunstâncias, ingleses, holandeses e franceses apoderaram-se de pontos estratégicos no Indico e no Atlântico. Salientem-se, em vista do assunto em epígrafe, as conquistas holandesas e seus desdobramentos no litoral africano. Em 1637 os portugueses perderam, com funestas decorrências econômicas, o Forte de São Jorge da Mina, onde se fixou a Companhia holandesa das Índias Ocidentais e permaneceu mesmo depois de sua expulsão de Pernambuco, Ilha de São Tomé e Angola (4). A partir de então e durante quase todo o século XVIII os estrangeiros impuseram certas condições para permitir o comércio aos portugueses com a Costa Africana no Gôlfo da Guiné.

A gravidade do fato acentuou-se em virtude de no início do século XVIII — coincidente com a maior necessidade de mão-de-obra devido ao surto minerador no Brasil — os navios negreiros portugueses intensificarem a procura do negro Mina (5). Entre 1681 e 1710 o comércio português no Gôlfo da Guiné aumentou consideravelmente em detrimento de Angola e Benguela que eram domínios portugueses. E essa procura crescia não obstante as imposições da Companhia holandesa em sua área dominada. A mais danosa para os comerciantes de Portugal era a proibição de adquirir escravos em troca de manufaturas, restringindo-se ao tabaco a forma de aquisição de negros. A vistoria dos navios negreiros era feita sistematicamente a fim de verificar o exato cumprimento das exigências. Observadas tais disposições preliminares os mercadores sob bandeira portuguesa deviam pagar dez por cento da carga de tabaco levada ao continente africano pelo que recebiam permissão de negociar ao longo da Costa do Daomé em 4 portos: Prande Popo, Uidá (ou Ajudá), Jaquin e Apa (6).

Em face de tal quadro infere-se que o mercador do Brasil colônial passou a desfrutar de posição vantajosa em relação ao de Portugal. A Corôa portuguesa procurava resistir ao domínio holandês na

(4). — “A rota do ouro, cuja partida é na Costa da Mina, no Gôlfo da Guiné, está nas mãos dos ingleses e holandeses; a partir de 1638 os portugueses deixam de ter seu quinhão na partilha”. Cf. Vitorino de Magalhães Godinho, *Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1570-1770)*, *Revista de História*, São Paulo, 7 (15), 72, julho-setembro de 1953.

(5). — Nome dado indistintamente ao escravo vindo da Costa da Mina. Num espaço de 30 anos 368 navios foram da Bahia àquela área africana e apenas 17 foram a Angola. Cf. Verger, *O fumo da Bahia*. . . , p. 20.

(6). — *Idem*, p. 11. Em carta de Luis Diogo Lobo da Silva, Governador de Pernambuco, a Sebastião José de Carvalho e Melo, o 1º cuja posição denota nítida subordinação aos desígnios da Metrópole, abomina os 300 rolos que cada navio negreiro pagava de “quarteamento aos Holandeses”... que “sem título tirão à Nação Portuguesa”... Cf. A. H. U. C. P., 46.

Costa da Mina desencorajando o contacto com os flamengos. Os mercadores luso-brasileiros, entretanto, preferiam subordinar-se às taxações holandesas dada a facilidade de obtenção do tabaco. Os metropolitanos, ao contrário, ficavam virtualmente impedidos desse comércio ao menos de forma direta, isto é, através de produtos europeus. A Companhia holandesa livrava-se da concorrência de manufaturados europeus na África ao tempo em que conseguia outro produto através do impôsto sobre o tabaco brasileiro que até aproximadamente 1750 era de qualidade incomparável (7). No Brasil os dois maiores centros produtores do tabaco eram a Bahia e Pernambuco, sendo que o baiano valia três vezes mais e era produzido em maior quantidade. Essas duas capitanias foram ainda beneficiadas com a proibição, em 1757, de ser cultivado o produto na capitania do Rio de Janeiro (8).

*

Pressões sobre os mercadores da Colônia.

A metrópole tentou sempre, como era natural, controlar o tráfico. Uma proposta dos mercadores baianos de formarem uma companhia privilegiada malogrou em 1698 porque feria os interesses da Companhia de Cacheu e Cabo Verde que atuava na mesma área reivindicada pelos coloniais. Em 1733 o Conselho Ultramarino propôs a criação de uma empresa de resgate escravo, mas com sede em Lisboa, o que não foi aceito pelos comerciantes baianos. Estes organizaram-se sob a proteção do Vice-Rei Vasco Fernandes Cezar de Menezes, fundando logo após a extinção da Companhia Geral do Brasil em 1720, a Mesa do Bem Comum, espécie de Câmara de Comércio destinada a proteger os interesses dos seus filiados (9).

Em 1743 uma série de leis e regimentos demonstram a preocupação da metrópole em cercear a situação estratégica da burguesia comercial da Colônia. Em março daquele ano o tráfico escravo sofreu sérias limitações. Apenas 24 navios baianos seriam autorizados a navegar para a Costa da Mina, sendo que poderiam partir somente esquadras de três navios observado o espaço de 3 meses em cada partida. Os comerciantes pernambucanos também estavam sujeitos à re-

(7). — E note-se que somente o tabaco de "ínfima espécie" podia ir para a África. Alvará de 19 de outubro de 1724, A. B. N. R. J. XXVIII, 1908. p. 202 e 203. Sobre o tabaco português, além dos preciosos e bastante divulgados informes de Antonil: Vide José Roberto do Amaral Lapa, *O tabaco brasileiro* (Anotações aos estudos sobre o tabaco de Joaquim de Amorim Castro), *Studia*, Lisboa, 29: 57-144, abril de 1970.

(8). — Cf. Frederic Mauro, *Nova História e Novo Mundo*. São Paulo, Editôra Perspectiva, 1969, p. 261.

(9). — Cf. Verger, *O fumo da Bahia...*, p. 18 e segs.

gulamentação. Pernambuco podia manter somente 6 navios para fazer o mesmo comércio, partindo um só por vez, espaçados entre si 4 meses. Não deveria permanecer nunca mais de uma embarcação nos portos de Pernambuco ou da Costa da Mina (10). Nova arremetida sofreriam os homens de negócio da Colônia. Em 8 de maio de 1743 (11) só seriam concedidas licenças a navios negreiros que obedecessem os rigorosos quesitos sobre a proporção entre tonelagem do navio, condições de higiene e alimentação e número de cabeças transportadas, medidas essas válidas para todo o Brasil e África. No mês seguinte (12), D. João V determinava ao governador de Pernambuco em conformidade com “as pessoas mais práticas e inteligentes” da praça, um projeto de “nova Companhia, e suas condições para o fornecimento dos Escravos da Costa da Mina”. Não temos notícia de resposta imediata, mas o projeto só ganharia corpo e se efetivaria ao sabor dos interesses da “burguesia” comercial metropolitana, na Governança posterior.

As pressões sobre a Colônia aumentaram com a ascensão de D. José I e seu absorvente ministro Sebastião José de Carvalho e Melo.

Em janeiro de 1751 (13) foram criadas para o Brasil as Mesas de Inspeção do açúcar e do tabaco, diretamente ligadas a Lisboa. Data de então a presença marcadamente adversa à burguesia mercantil local de Wenceslau Pereira da Silva, homem da confiança do Trono. Ocupava entre outros cargos, o de Desembargador, Intendente do Ouro, passando a ser também Presidente da Mesa de Inspeção (14). Em 1756 os navios só podiam transportar um máximo de 3.000 rolos para aquisição de escravos (15) sob a alegação de não serem aviltados os preços pela abundância do produto. Essa lei, cuja fiscalização ficaria a cargo das Mesas de Inspeção, prejudicou profundamente os comerciantes coloniais que costumavam carregar em média 10.000 rolos. Os navios baianos, de acordo com as novas exigências (lei de 8 de maio de 1742 e esta última limitando a 3.000 rolos), não se prestariam ao tráfico negreiro, nem serviriam à navegação costeira por serem grandes; e eram de tamanho insuficiente para a navegação para

(10). — Verger, *O fumo da Bahia...*, p. 24.

(11). — A.H.U.C.P., 47. O documento é assinado por Alexandre de Gusmão e Joaquim da Costa Corte Real, membros do Conselho Ultramarino.

(12). — Alvará de 23 de junho de 1743, A.B.N.R.J., XXVIII, p. 204.

(13). — C.L.D. (A.D.S.). Vol. I, (1750-1762), p. 38; L.D.A. (C.A.P.). Vol. I, (1750-1758), fl. 28.

(14). — Verger, *Flux et reflux...* p. 103. Era também Juiz Conservador da Companhia do Alto Douro no Brasil.

(15). — Lei de 30 de março de 1756 mencionada na Carta do Governador de Pernambuco, Luís Diogo a Sebastião José em 18 de maio de 1757. Cf. A.H.U.C.P., 46.

a Europa (16). Os comerciantes baianos insubordinavam-se, atribuindo a desorganização do comércio a Sebastião José. Em Pernambuco o Governador não só apoiava a medida como incitava a metrópole a fazer cumprir à risca as determinações abominadas pelos baianos (17). Em 1747, como única saída da aflitiva situação, os mercadores baianos propuseram uma Companhia de Comércio (18). Devia chamar-se Companhia Geral da Guiné, e seus estatutos seriam semelhantes aos do Grão-Pará e Maranhão e do Alto Douro. Tal proposta não foi aceita pela Corôa porque se chocava com uma companhia idêntica projetada por comerciantes de Lisboa (19).

No mesmo ano era extinta a Mesa do Bem Comum da Bahia (20), o que já ocorrera dois anos antes com sua congênere de Lisboa devido à oposição que movia à Companhia do Grão-Pará e Maranhão. Essa série de atitudes visava, obviamente, a uma subordinação das atividades mercantis reprimindo eventuais resistências.

*

A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.

Insistimos em situar o problema baiano devido a sua estreita relação com a Companhia de Pernambuco e Paraíba. Os mercadores baianos procurariam minar o funcionamento da empresa monopolística, durante todo o período de sua circulação mercantil, através da concorrência movida pelo contrabando (21).

Analogamente a proposta feita aos mercadores baianos, os pernambucanos foram instados a fundar uma Companhia de comércio para o litoral africano. Em 1757 João Bernardo Gonzaga, da Mesa de Inspeção, acusava o recebimento de uma Carta de Sebastião José de Carvalho — nesta altura, após o terremoto de Lisboa, com uma enorme soma de poderes — recomendando

“que fôsse dispendo os ânimos dos homens de negócios desta Praça para formarem uma companhia de resgate dos Escravos” (22).

(16). — Verger, *Flux et reflux...*, pp. 108 e 109.

(17). — A.H.U.C.P. 50. Carta de 14 de janeiro de 1756 do Governador Luís Diogo a Francisco Xavier de Mendonça Furtado.

(18). — Marieta Alves, *O comércio marítimo e alguns armadores do século XVIII na Bahia. Revista de História*, São Paulo, 21 (63) 136, julho-setembro de 1965.

(19). — Verger, *Flux et reflux...*, p. 111.

(20). — Ordem Real de 27 de maio de 1757. Apud João Lúcio de Azevedo, *Novas Epanáforas*. Lisboa, Livraria Clássica Editôra. 1932, p. 41.

(21). — Cf. vários documentos sobre a Companhia, principalmente em sua fase crítica, a partir de 1778.

(22). — A.H.U.C.P., 46. Carta de João Bernardo Gonzaga a Sebastião José de 18 de maio de 1757.

Em resposta falava da resistência à idéia de uma companhia privilegiada e da preferênciã dos mercadores locais pelo comércio livre. Encarecia a necessidade de a referida Companhia sugerida pelo ministro abranger Rio e Bahia, além de Pernambuco; pelo que concluímos ter havido exclusão dêsses centros nas recomendações iniciais do futuro Marquês de Pombal. Informava ainda o missivista, manifestamente favorável aos coloniais, que as três praças da colônia podiam levantar um capital de 2 milhões de cruzados. Era a favor da proibição de passar tabaco aos franceses e inglêses na Costa da Mina — não mencionava os holandeses — e de valorizar o produto através do aproveitamento de aguardente em maior escala, substituindo parte da carga de tabaco.

*

Projeto de mercadores pernambucanos.

Em 1757 os homens de negócio de Pernambuco dirigiam uma representação à Corôa (23). Alegavam a necessidade de reorganizar o comércio com a África (a desorganização era acurada também pelos baianos). No empreendimento proposto pelos mercadores pernambucanos pretendia-se o comércio exclusivo para os portos da África, participando dêle uma associação de várias praças com predominância dos coloniais. Pernambuco participava com quatro navios, a Bahia com oito e Lisboa com três (24). Nessa proposição residia obviamente o desacôrdo, porque Lisboa participava com apenas 1/4 dos navios da colônia. Segundo a proposta as embarcações deviam carregar três mil rolos de tabaco e três mil ancoretas de aguardente, podendo ser aumentado o número de navios se fôsse julgado vantajoso. Enfatizava o suprimento de mão-de-obra para a agricultura, à qual seria reservado 1/3 dos escravos trazidos ao Brasil. Mostrava preocupação pela melhoria da agro-indústria do açúcar, produto básico da capitania de Pernambuco.

(23). — 12 comerciantes locais assinavam o documento. A.H.U.C.P., 46; encaminhada dia 21 de maio pelo Governador junto com outros officios. Seguia anexa uma proposta pelos mesmos negociantes de uma Companhia para carnes sêcas e couros do sertão.

(24). — *Idem*. Excluía-se o Rio de Janeiro por não ter êsse pôrto embarcações próprias para a África e por ser importante centro redistribuidor para consumo de escravos destinados às minas.

Outros tópicos da proposta abordavam as facilidades que seriam concedidas aos agricultores em termos de qualidade e financiamento, além de outras vantagens (25).

O exclusivo contido no projeto abrangia não só a Costa da Mina como Angola, Benguela e Cabinda (26). O ofício de encaminhamento da proposta do Governador mostrava outras vantagens da empresa, entre outras o cerceamento de evasão aurífera que se verificava por falta de um mecanismo racional de valorização do tabaco (27).

Tudo indica, pela coincidência de datas e principalmente pelos termos das propostas, que havia uma ação em comum entre os mercadores baianos e os pernambucanos.

Salientem-se, nessas propostas, dois pontos fundamentais que contrariavam os interesses dos mercadores metropolitanos. Primeiramente, pela distribuição de navios, conforme indicado, a empresa negreira teria maior participação das capitânicas porquanto comporiam dois terços dos navios do tráfico, o que vale dizer que o centro de decisão — contrariando a própria estrutura colonial — localizar-se-ia na colônia. Em segundo lugar, reivindicavam os coloniais o comércio exclusivo de toda a África e de todo o Brasil.

Embora as companhias de comércio constituíssem o centro da política econômica pombalina, ficaria estabelecido de imediato que não era da forma como queria os comerciantes da colônia. Em janeiro de 1758 o comércio da costa ocidental da África foi declarado livre (28).

Não há menção expressa em documentos (ao menos não encontramos), de considerações a respeito das pretensões da “burguesia” colonial, mas os acontecimentos posteriores denotam claramente a intenção metropolitana, conforme demonstraremos em seguida.

(25). — Mencionavam o aproveitamento mais sistemático de escravatura e melhor rendimento dos engenhos, levando em conta os meses de colheita. O estudo é pormenorizado. Procurava-se o incremento da agricultura comercial. Vide nossa tese de mestrado defendida na Universidade de São Paulo: *Política econômica para o Brasil: a legislação pombalina*, na qual demonstramos essa tendência através da legislação. Sobre o açúcar discorreremos com detalhe em trabalhos futuros.

(26). — Segundo demonstra o arrazoado do Governador no encaminhamento da proposta, em seu ítem nº 15. A.H.U.C.P., 46. Ofício de 18 de maio de 1757.

(27). — *Idem*. Em virtude da desvalorização do tabaco, informava o governador, mercadores levavam ouro do Brasil sem pagar o Quinto e o 1%, como forma de aquisição de negros.

(28). — L.D.A. (C.A.P.). Vol. I. Alvará de 11 de janeiro de 1758.

Em dezembro de 1758 o Governador Luís Diogo convocava os negociantes da praça de Pernambuco para a formação do capital de uma Companhia Geral (29), acenando com a perspectiva de lucro de 15%

“como a experiência fas evidente pellas repartições que anualmente fazem as Nações Estrangeiras dos lucros de idênticos Estabelecimentos...”.

O plano vinha da Metrôpole e deveria abranger todos os ramos de comércio colonial.

Houve pouca adesão e o capital conseguido na colônia foi insignificante (30). O Governador atribuía a resistência

‘ao máo hábito’ e ‘errada inteligencia’

dos mercadores locais em praticarem o comércio livre. Houve presenças, inclusive através do envio à metrôpole de uma

“Relação de pessoas que sendo abastadas de bens foram consultadas e se recuzarão a entrar na Companhia” (31).

Alguns entrariam posteriormente.

*

O estabelecimento da Companhia de Pernambuco e Paraíba.

A nova empresa foi proposta por

“homens de negócios das praças de Lisboa, do Pôrto, e de Pernambuco”

e trazia, também, a assinatura do Conde de Oeyras, título recebido por Sebastião José de Carvalho e Melo. Na verdade, identificamos todos os nomes constantes dos estatutos (32) como sendo de comerciantes instalados na metrôpole. Na introdução (33) constam os objetivos de racionalização do comércio geral da capitania para que

(29). — A.H.U.C.P., 48. Bando de 22 de dezembro de 1758.

(30). — Cf. A.H.U.C.P., nº 49. Carta de Luís Diogo a Sebastião José de 14 de março de 1759. Apenas 120 contos de réis. “Para os vencer lhes expus tudo o que V. Exª me insi uou e o mais que me parece convincente a adossar o amargo, que encontro de se apartarem do seu antigo systema...”.

(31). — *Idem*, 48.

(32). — Os estatutos, ou a Instituição da Companhia Geral de Pernambuco, encontram-se no Livro do Registro dos Decretos, Alvarás, Leis, pertencentes à Junta da Companhia. A.H.M.F., fólhos 1 a 11. Vide também C.C.L.E., Vol. IV, pp. 261 e segs. O exemplar que citamos é o impresso em Lisboa, cf. de Miguel Rodrigues, 1759.

(33). — I.C.G.P.P., p. 3.

“muito consideravelmente se augmentem os lucros, que se podem tirar daquelle Commercio...”.

Observe-se que além do tráfico escravo a Companhia deveria ocupar-se da comercialização dos produtos de Pernambuco e capitânicas anexas, tendo igualmente o exclusivo da introdução de produtos europeus. Os sessenta e três capítulos dos estatutos da Companhia, que datam de 30 de julho de 1759, foram aprovados pelo rei D. José I através do Alvará de confirmação de 13 de agosto do mesmo ano (34). O monopólio foi concedido por 20 anos a partir da primeira frota (35) que só deixou o Tejo em abril do ano seguinte.

A administração da empresa localizava-se em Lisboa, no Pôrto e em Pernambuco. A capital metropolitana sediava a Junta Administrativa. Instalava-se um Direção no Pôrto, outra em Pernambuco, ambas subordinadas à primeira. Da mesma forma dependentes das ordens emanadas da Junta situavam-se correspondentes em Angola, Rio de Janeiro, Bahia, Fayal e São Miguel (36).

Foi possível relacionar os possuidores de 2839 ações de um total de 3.400 ações da Companhia de mil cruzados cada (37). Em Pernambuco domiciliavam-se proprietários de 291 ações cujo número representa apenas 8,5% do capital da Companhia. Aos mercadores do Pôrto pertenciam 582 ações, ou seja, pouco mais de 17% do capital. Os maiores acionistas representando mais de 73%, concentravam-se em Lisboa. Entre os acionistas do Pôrto e de Lisboa somavam-se mais de 90%, demonstração bastante evidente de que a Companhia de Pernambuco e Paraíba era um empreendimento de investidores reinóis, particularmente lisboetas. Comparada à proposta apresentada em 1757 pelos coloniais, verifica-se situação bem diversa de acôrdo, aliás, com a normalidade colonizadora.

Entre os grandes acionistas da empresa — possuidores de 40 ou mais ações — estavam os irmãos Cruz (José Francisco, Anselmo José), José Rodrigues Bandeira, Ignácio Pedro Quintella, Fernandes de Oliveira, todos individuos ligados aos contratos de tabaco, do sal e da baleia, e que aos poucos foram guindados aos postos mais impor-

(34). — *Idem*, em anexo, “por serem muito convenientes ao meu Real serviço, e de grande e notoria utilidade para os meus Vassallos, e para o Commercio e Agricultura das referidas Capitânicas”.

(35). — A.H.M.F. Copiador de Pernambuco.

(36). — A.H.M.F. Correspondência e livros contábeis da Companhia, *Passim*.

(37). — A.H.M.F. Livros dos Registros das ações. A amostra que pudemos colher, ou seja, 83,5% do total de acionistas é significativa.

tantes da administração portuguesa (38). Seus nomes estão ligados aos principais cargos das companhias de comércio do período pombalino e através dêles a Corôa colocou em prática um vasto programa de fomento às manufaturas em Portugal. Outros grandes acionistas eram Alberto Mayer, Fellipe Hockel, Elias Perochon e Cia., representantes de estabelecimentos comerciais estrangeiros em Portugal que investiam na empresa monopolística como forma de continuar desfrutando do comércio colonial. Os livros das transações mercantis da Companhia registram seus nomes como os principais compradores de gêneros coloniais e vendedores de produtos manufaturados de seus países de origem (Inglaterra, Holanda, França, etc.). Como se vê, não é só uma burguesia comercial portuguesa, mas também uma burguesia mercantil européia, os grupos interessados em manter o monopólio, se bem que os cargos de direção da empresa eram privativos dos nacionais (39). Mas o que importa salientar é o fato de serem indivíduos ou grupos interessados na exploração colonial e que conseguem a aliança do Estado a fim de atingir os seus propósitos mercantis.

No que tange ao tráfico escravo, a Companhia tinha o exclusivo do comércio entre as capitanias de Pernambuco e Paraíba e a África. Bem entendido, que o monopólio limitava-se às capitanias no tocante à importação e exportação. Na África o comércio era feito em bases concorrenciais (40). A Companhia criada em substituição à reivindicada pelos mercadores da colônia, desenvolveu suas atividades, conforme as diretrizes estabelecidas pela metrópole. Durante o período de circulação mercantil exclusiva da empresa para o Nordeste, foi ativado o comércio com a África na região onde mais interessava aos mercadores metropolitanos. Lembremo-nos de que na Costa da Mina só era permitido o tráfico na base de tabaco. Entre 1761 e 1780 decorso do monopólio, num total de 41.080 escravos trazidos pela Companhia, 35.579 vieram da Angola e 5.501 vieram da Costa da Mina (41), ou seja 86,61% de Angola e apenas 13,39% da Costa da Mina.

Em 1767 a Junta administrativa rejeitava a proposta da Direção de Pernambuco, sua subordinada, de interromper o comércio com An-

(38). — “A sombra de uma proteção reciprocamente facultada, os contratadores arrendavam as fortunas e Pombal firma-se no poder”. Cf. Jorge Macedo, *A situação econômica no tempo de Pombal; alguns aspectos*. Pôrto, 1951, p. 149. Achamos feliz e definidora a assertiva do historiador português.

(39). — I.C.G.P.P., artigo 3º, p. 4.

(40). — A disposição estatutária é patente quando recomenda que a navegação da dita Companhia não embarce a que para os mesmos Portos de África se faz da Bahia, e Rio de Janeiro... inclusive o comércio da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, Cf. I.C.G.P.P., artigo 26, p. 16.

(41). — A.H.M.F. Livro das Demonstrações. Nesses números só consideramos os escravos adultos.

gola porque os escravos de lá oriundos não tinham boa saída. Acrescentava a Junta que o comércio com Angola era lucrativo à Companhia porque os gêneros enviados da metrópole proporcionavam o ganho de

“quarenta e mais por cento” (42).

Em 1773 a Junta administrativa de Lisboa explicava à Direção de Pernambuco que as causas da decadência do tráfico com a Costa da Mina eram os tributos e violências praticadas pelos holandeses e pela concorrência da Bahia (43). Vê-se dessa forma que os mercadores baianos, não obstante o rigor das determinações metropolitanas, continuavam a resistir. Após a criação da Companhia de Pernambuco e Paraíba, Pombal tentaria criar para a Bahia e o Rio de Janeiro uma com a mesma estrutura. Mas nem o braço forte de todo poderoso ministro conseguiu vencer a resistência local e as pressões internacionais (44). Não se limitou apenas ao tráfico negreiro a concorrência baiana. Os mercadores coloniais procuraram constantemente solapar o monopólio da Companhia do Nordeste, contando inclusive com o apóio dos negociantes pernambucanos favoráveis ao comércio livre, e até de elementos pertencentes à Direção. O aprofundamento deste impasse, porém, transporia os limites desta comunicação, mas a êle voltaremos em futuros trabalhos.

Em conclusão, dadas as condições de comércio escravo durante o século XVIII, os mercadores reinóis fizeram valer junto à Corôa os seus interesses. Na Bahia não conseguiram tudo o que almejavam, mas em Pernambuco, conforme se procurou demonstrar, prevaleceu o esquema metropolitano. Vindo diretamente para Pernambuco os navios portugueses evitavam o contacto com as costas africanas próximas ao gôlfo da Guiné, escapando à ameaça estrangeira. O comércio com a Costa da Mina passaria a ser feito via Pernambuco. Mais do que o contôrno ao ataque de outras potências, os homens de negócio instalados em Portugal (nacionais ou estrangeiros) conseguiram, através de uma Companhia privilegiada, desviar o comércio escravo para outra região em seu benefício, contrariando os interesses locais.

(42). — A.H.M.F. Copiador de Pernambuco. Carta de 9 de outubro de 1767.

(43). — *Idem*, Copiador de Pernambuco. Carta de 7 de outubro de 1773.

(44). — Cf. *Memorials of the british consul and factory*. Col. Pombalina, Cod. 93. Apud João Lúcio de Azevedo, *Épocas de Portugal Económico*. Lisboa, Livraria Clássica Editôra. 1929. Vide a respeito, pp. 438 e 439.

Ao findar o século XVIII o nôvo governador da Bahia, Marquês de Valença, recebia as instruções da metrópole (44), nas quais o ministro do Ultramar, Martinho e Mello e Castro reafirmava o conceito relativo ao comércio escravo:

“Sem fazermos a menor reflexão nos gravíssimos inconvenientes que podiam resultar a este Reino, em deixarmos o commercio da Costa da África entregue nas mãos dos americanos, lhes permitimos particularmente aos habitantes da Bahia e Pernambuco uma ampla liberdade de poderem fazer aquella navegação, e negociar em todos os portos daquelle continente, não nos lembrando de accordar ao mesmo tempo aos negociantes das Praças deste Reino alguns privilégios, graças e isenções, para que na concorrência com os ditos americanos nos referidos Portos da África tivessem os Portuguezes a preferencia, da mesma sorte que a Capital e os seus habitantes, a devem sempre ter em toda parte sobre as Colonias e habitantes dellas”.

Este trecho da Instrução define claramente um dos pontos básicos do sistema colonial. Foi o que pretendemos demonstrar.

*

* *

INTERVENÇÕES.

Da Profa. *Sônia Aparecida Siqueira* (FFLCH-USP. São Paulo).

Diz que dada a política pombalina de reagrupamento de capitais de cristãos-novos e cristãos-velhos, perguntaria ao Autor: é possível a avaliação do capital judeu que teria entrado para a Companhia de Pernambuco e Paraíba? Dêsse capital qual o de procedência colonial, uma vez que sabe-se serem os cristãos-novos os homens mais ricos do Nordeste e estarem nitidamente ligados desde o século anterior ao contrato de escravos africanos?

*

Do Prof. *Alcindo José Checon* FFCL de Lins e Tupã. São Paulo).

Afirma que, considerando que a burguesia mercantil colonial menos protegida, contava com condições favoráveis para o tráfico negro, como explicar a suplementação desta pela burguesia mercantil

(45). — Cf. Instrução para o Marquês de Valença, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia, 10 de setembro de 1779, in F. A. de Varnhagem, *História Geral do Brasil*. 3ª edição. São Paulo. Melhoramentos, s/d, Vol. 4, pp. 376 a 395; Artigo 74, p. 391.

metropolitana? Através da Companhia de Pernambuco e Paraíba? A partir daí a burguesia mercantil colonial passa a contestar o sistema colonial? A que atividades econômicas entrega-se a burguesia mercantil colonial desalojada do comércio negreiro? Após 1780 a quem caberá o comércio negreiro? A Revolução de 1817 pode ser encaixada neste contexto?

*

Do Prof. *José Roberto do Amaral Lapa* (FFCL-Marília, São Paulo).

Pergunta: dados os interesses convergentes dos mercadores baianos e dos pernambucanos no tocante à comercialização do tabaco produzido naquelas áreas, houve alguma articulação deles para fazer frente à atuação da Companhia de Comércio?

O exemplo da formação na Bahia de poderosos grupos mercantis que dominam a comercialização do tabaco e daí em boa parte o tráfico de escravos africanos é elucidativo para nos levar a acreditar que possivelmente, também em Pernambuco, atuassem esses mercadores inclusive em nível associativo e junto aos colegiados oficiais ou para-oficiais, objetivando a defesa dos seus interesses. O autor da comunicação poderia adiantar-nos alguma informação nesse sentido, particularmente se tivermos em conta a constituição da Companhia de Comércio, cujos privilégios deviam ferir os interesses dos comerciantes nativos, particularmente no que dizia respeito à colocação de escravos africanos na colônia. Tendo em vista a não participação ou talvez a participação diminuta dos mercadores locais na composição capitalista da Companhia a sua reação deve ter sido significativa, como o foi, por exemplo, a dos mercadores responsáveis pelo abastecimento da área de mineração de Mato Grosso que, em diferentes momentos, se insurgiram contra os privilégios da Companhia de Comércio do Grão-Pará.

Nesse sentido, a força dos que dominam a rede de pequenos lavradores de tabaco, assegurando a colocação vantajosa desse produto junto aos sobas africanos, é tão grande que provoca freqüentes protestos da parte dos traficantes metropolitanos que não têm a mesma facilidade de acesso ao comércio fumageiro e com isso se sentem prejudicados nos negócios da África. Como ficaria, na área compreendida pela Companhia de Pernambuco e Paraíba, a atuação da política mercantilista da Corôa, pressionada de um lado pela poderosa classe mercantil metropolitana e de outro pelos grupos de mercadores da colônia, cujos interesses e recursos não podiam ser ignorados?

*

Do Prof. *Francisco Falcon* (UFF e PUC-Rio de Janeiro . Guanabara).
Indaga:

1). — Até que ponto considera o Autor equívale ou não as expressões “burguesia mercantil” e “grupo de mercadores”? Como situar tal burguesia no contexto da sociedade portuguesa e colonial respectivamente?

2). — Tendo em vista a “burguesia mercantil metropolitana” até que ponto poder-se-ia aceitar ou não as práticas monopolísticas das companhias de comércio como parte de uma política destinada a beneficiar apenas a um reduzido número de comerciantes, como os Cruz?

*

Do Prof. *Roberto Machado Carvalho* (FFCL-Itu. São Paulo).

Diz que a questão refere-se à proteção do Vice-Rei e aos mercadores da colônia — o tráfico negro. A que tipo de favores o Autor se refere? O Vice-Rei não representava mais os interesses da Metrópole e, portanto, dos mercadores lusos?

Quanto às melhores condições para o comércio de escravos, os comerciantes portugueses também penetravam nos centros produtores de tabaco e podiam percorrer as rotas mais vantajosas em relação à conta africana. Qual a diferença então com os comerciantes da colônia?

O que significa para a época em estudo, “burguesia comercial nativa”?

Para reforçar as proposições que levanta, diz que a Companhia de Pernambuco e Paraíba era controlada por mercadores do Reino, especialmente lisboetas.

*

Do Prof. *Carlos Roberto de Oliveira* (FFCL-Araçatuba. São Paulo).

Declara que o vínculo iniciativa particular-Estado na gerência do comércio colonial na época pombalina acentua-se marcadamente.. Dentro desse vínculo, pode-se afirmar que os interesses comuns (Estado-reinóis) influenciavam a decisão estatal de afastar os jesuítas, em 1759, das áreas em que o interesse econômico se concentra? Haveria alguma concorrência de fato no plano econômico entre reinóis e jesuítas?

*

* *

RESPOSTAS DO PROFESSOR JOSE' RIBEIRO JÚNIOR.

À Profa. *Sônia Aparecida*.

Respondendo, diz que só seria possível a avaliação do capital judeu para a Companhia através do estudo individual dos acionistas, trabalho sem dúvida importante e revelador, mas que não lhe foi possível fazer. Procedeu ao levantamento dos proprietários de ações e pretende pedir o auxílio da Profa. *Sônia Aparecida Siqueira*, familiarizada com o tema cristãos-novos, para uma possível identificação a partir da lista nominal. Espera poder contar com a sua colaboração.

Sobre o capital de procedência colonial pode apenas adiantar que não chegava a 20% do total das ações subscritas.

*

Ao Prof. *Alcindo José Checon*.

Responde dizendo que a posição dominante da burguesia metropolitana explica-se pelas pressões do poder político central, ou seja da Corôa portuguesa absolutista à qual estava ligada nessa época a burguesia comercial da metrópole. A Companhia monopolística é uma das formas desse domínio tornado oficial através da instituição de uma empresa. Não há contestação imediata pelos coloniais do sistema colonial, pois alguns poderosos mercadores instalados na colônia ingressam na Companhia, usufruindo também do monopólio. Tal contestação viria mais tarde, já como desdobramento da situação colonial imposta à colônia, já pelas aberturas liberais do governo de D. Maria I.

A "Revolução" de 1817 apresenta relações com a Companhia de Pernambuco e Paraíba em sua fase liquidatória. A cobrança das dívidas que permaneciam na colônia era elemento de choque constante no Norte e Nordeste do Brasil. Foi um dos fatores entre os que motivaram a contestação do sistema colonial.

A burguesia mercantil colonial não foi propriamente desalojada do comércio negreiro na área (Nordeste) e no período que tratou, mas teve que aceitar as condições impostas pela administração metropolitana. Quanto ao comércio negreiro após 1780 é tema de um outro trabalho t, portanto, de outras pesquisas.

*

Ao Prof. *José Roberto do Amaral Lapa*.

Responde que não tem elementos concretos sobre a articulação entre mercadores baianos e pernambucanos ligados ao tabaco e tráfico

negreiro. Menos ainda em nível associativo após a extinção da Mesa do Bem Comum. As representações das Câmaras de Olinda, Recife e Itamaracá, especialmente, cujas cópias possui e que datam de 1770 e se repetem em 1777-1778 fazem referência a queixas freqüentes de lavradores de tabaco, além de senhores de engenho e comerciantes de couros. Todos protestam contra preços abusivos e as condições impostas pela administração da Companhia de Pernambuco e Paraíba, chegando a pedir a sua extinção e o retôrno ao que os colonos chamavam de *comércio livre*. A participação dos poderosos comerciantes baianos no processo de enfraquecimento da atividade da empresa se faz sentir através do contrabando acionado pelos baianos, durante todo o período de exclusividade da Companhia (1759-1780).

Quanto aos grupos de mercadores da área monopolizada pela Companhia de Pernambuco e Paraíba pôde verificar que após uma fase de aceitação das condições da empresa há uma fase posterior de sabotagem, o que seria longo demonstrar nos estreitos limites da comunicação, mas que será desenvolvido em sua tese em preparo sobre a Companhia.

*

Ao Prof. *Francisco Falcon*.

Disse que na sua Comunicação não foram usadas as expressões “burguesia mercantil” e “grupo de mercadores” com o devido rigor conceitual. Usou-as inclusive como sinônimos. Agradece a oportuna intervenção que lhe possibilitou pensá-las melhor. No Reino existia uma burguesia comercial bem caracterizada, sendo, inclusive, bastante estimulada pela administração pombalina. Na colônia não existia propriamente uma burguesia, mas um grupo (discutível também como elemento conceitual), cujos interesses começam a divergir dos reais.

Situar tal “burguesia” no contexto da sociedade luso-brasileira demandaria uma pesquisa demográfica de levantamento de bens, de atividades profissionais, etc., pesquisa sugestiva que, não obstante, foge à proposição da sua Comunicação.

As Companhias de comércio no Ministério do Marquês de Pombal não pertencem apenas a um número reduzido de grandes comerciantes. É claro que alguns, como os Cruz, Pedro Quintella, José Rodrigues Bandeira, etc., têm maior acesso a Pombal, mas os proprietários de grande número de ações são muitos, inclusive firmas comerciais estrangeiras, com direito a voto nas assembleias. Integrava a política pombalina a arremetida de capitais bem

como o incremento da burguesia mercantil.

*

Ao prof. *Roberto Machado Carvalho*.

1 — Declara que o Vice-Rei representava os interesses da Metrópole mas não necessariamente o dos mercadores lusos. Os favores variavam desde concessões e privilégios que estavam nos limites da autoridade do Vice-rei até a intercessão junto ao monarca. Como ilustração para a sua assertiva, veja-se o caso de Vasco Fernandes Cezar de Menezes, Vice-Rei que apoiou a resistência feita pelos homens de negócios da Bahia contra a pretensão dos homens de negócios de Lisboa que, após a extinção da Companhia Geral do Brasil (1649-1720), queriam fundar nova Companhia que entre outras atividades deteria o exclusivo monopólio do tráfico negroiro.

O Vice-Rei Vasco Fernandes autorizou na colônia a criação da Mesa do Bem Comum, órgão associativo dos comerciantes locais e atendeu reivindicações dos mesmos iniciando a construção da Fortaleza de Ajudá em 1721, que primitivamente chamava-se Fortaleza Cesárea de Nossa Senhora do Livramento (Cesárea em homenagem a Vasco Fernandes Cezar de Menezes) ao lado das que possuíam franceses e ingleses.

No âmbito dos capitães-generais, em Pernambuco, por exemplo, é bem diferente o comportamento de Diogo Lobo da Silva e José Cezar de Menezes. Aquele nitidamente favorável aos comerciantes metropolitanos, este muito mais ligado aos coloniais. E, finalmente, nossa afirmação foi de que os colonos dispunham às vezes e de forma precária dos favores do Vice-Rei.

2. — Continuando, diz que a 2a questão está respondida no proprio texto da Comunicação.

3. — Declarou, outrossim, que não existia burguesia comercial nativa na colônia. É justamente a crítica que faz às formulações simplistas.

4. — Finalmente, no caso do controle da Companhia de Pernambuco e Paraíba, o governo abolutista português outorgou à Metrópole o Centro das decisões, o que era natural.

Ao prof. *Carlos Roberto de Oliveira*.

Afirma que, sem dúvida, tal vínculo, acentuado pela vontade do despotismo pombaíno, constituiu-se em um dos mais importan-

tes móveis da expulsão dos jesuítas dos domínios ultramarinos portugueses e da Metrópole. Os inacianos representavam no Norte e Nordeste do Brasil um desencorajamento às inversões de capitais nessa área — especialmente no Norte — na medida em que possuíam enormes propriedades fundiárias, detinham o domínio sôbre a mão-de-obra indígena, produziam e exportavam em condições muito vantajosas e mrelação ao colonizador particular.