

A Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba

e os homens de negócio de
Pernambuco (1758-1778)

Clara Farias de Araújo

Professora e Doutoranda no Instituto de
Filosofia e Ciências Sociais da UFRJ;
clmfar@gmail.com

Resumo

Este trabalho pretende analisar alguns aspectos do funcionamento da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1758-1778) em relação à dinâmica comercial de Pernambuco, uma vez que a Companhia tentou regulamentar o comércio das respectivas capitanias. Sabendo que a Direção da Companhia em Pernambuco era composta por homens de negócio da capitania, intenta-se verificar como a concessão do comércio exclusivo das capitanias com todos os seus distritos possibilitou aos homens de negócio acionistas e membros da Direção a formulação de mecanismos de acumulação, aspecto da atuação da Companhia ignorado por uma historiografia que interpretou o seu papel apenas como parte das medidas de reforço do pacto colonial empreendidas pelo Marquês de Pombal durante o governo de D. José I.

Palavras-chaves: homens de negócio, Companhia, Pernambuco

Abstract

This work intends to analyze some aspects of the operation of the General trading Company of Pernambuco and Paraíba (1758-1778) in relation to the dynamics commercial of Pernambuco. A traditional historiography views the companies role as part of the measures to reinforce the colonial pact undertaken by the Marquês of Pombal during the government of D. José I. Knowing that the Board of Directors of the Company in Pernambuco was composed by business men from the captaincy, we attempt to show that the exclusive privilege to trade in these colonies was utilized by these directors to make their fortunes.

Key words: business men, Company, Pernambuco

Em carta ao secretário de Estado, enviada em 12 de março de 1759, o governador da capitania de Pernambuco Luís Diogo Lobo da Silva se pronuncia a favor da instalação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, vista como único instrumento capaz de solucionar os problemas do comércio e da agricultura, que na sua opinião se acham em decadência em razão da concorrência entre os homens de negócio preocupados com “*injustos e usurários interesses*”.¹

Na exposição do governador, justificase a instalação da Companhia nos proventos que estabelecimentos semelhantes já tinham se mostrado capazes de exibir em outras nações e na limitação dos ganhos de particulares, que sanaria os efeitos negativos da liberdade do comércio.

Narrando os obstáculos encontrados a tal empreendimento, o governador os imputa a resistência dos homens de negócio da praça de Pernambuco desejosos em manter a liberdade do comércio, que nem os privilégios e as graças oferecidas aos acionistas originários foram suficientes para convencê-los a abandonar os dez, vinte e vinte e cinco por cento de juros com que eram beneficiados. Aos quais tentou persuadir publicando um Bando que não excedesse os juros de cinco por cento, tendo como resposta de alguns a ameaça de cobrar as dívidas de quem se tornasse sócio. (AHU, PE, 12 de março de 1759)

Ao mesmo tempo, evidencia a necessidade do capital dos negociantes para a sua realização: “*o quanto me seria custoso conseguir a vergonhosa quantia que importa o cômputo de todas as suas entradas*”. (AHU, PE, 21 de fevereiro de 1759). A vergonhosa quantia de que fala o governador é de cento e vinte contos e quatrocentos mil réis (120:400\$000), valor das

primeiras trinta e duas ações.

A Companhia constituiria um corpo político com uma Junta e duas Direções. A Junta estabelecida em Lisboa, contaria com um provedor, dez deputados, um secretário e três conselheiros; as duas Direções, uma no Porto e a outra em Pernambuco, seriam formadas por um intendente e seis deputados. (AHU, PE; Viana, 1946)

Embora seu argumento se pautasse na resistência dos homens de negócio da praça, em outro momento menciona a entrada voluntária de João Bernardo Gonzaga ex-ouvidor da capitania, João Rodrigues Colaço juiz de Fora da mesma, João de Oliveira Gouvim, Manoel Correia de Araújo, Luís Pereira Viana, Henrique Martins, Luís da Costa Monteiro, Manoel Gomes dos Santos, José Vaz Salgado, Luiz Ferreira Moura e Antônio Álvares, alguns dos principais homens de negócio da capitania.

Assim, formava-se a primeira Direção: intendente, João de Oliveira Gouvim e deputados, Antônio José Souto, Antônio Francisco Monteiro, Antônio Pinheiro Salgado, Francisco Xavier Fetal, José Bento Leitão, Luís da Costa Monteiro, Manoel Gomes dos Santos, Manoel Correia de Araújo. Se a composição da Direção não obedecia estritamente o critério de entrada voluntária, reproduzia o topo da hierarquia mercantil de Pernambuco. (Carreira, 1982, 281-302; Ribeiro, 2004, 83)²

As palavras do governador expressam a ambigüidade criada em torno do estabelecimento da Companhia. A regulamentação das atividades mercantis voltadas para o comércio ultramarino, que compreendia também a troca de gêneros para o abastecimento interno, moderaria os ganhos excessivos de particulares provenientes da

¹ A afirmativa se baseia em estudo das hierarquias mercantis em Pernambuco no século XVIII realizado atualmente para a produção da Tese de Doutorado.

² Artigo 1 do alvará de instituição da Companhia de Pernambuco e Paraíba. Posteriormente acrescidos de seis para oito o número de deputados em Pernambuco.

liberdade do comércio. Por outro lado, a Companhia era formada pelo capital e pela ação dos negociantes, ou seja, particulares.

O dissenso não esteve restrito às atividades da instituição. A análise do alvará de instituição confirmado em 13 de agosto de 1759 e da representação dos homens de negócio da praça do Recife anexada a um ofício de 12 de março de 1759 revelou disparidades, principalmente no que concerne aos privilégios. O alvará favorecia a Junta em Lisboa e a Direção no Porto e a representação, mais afeita à praça do Recife, requistava vantagens e distinções para aqueles que entrassem com avultadas somas.

No alvará de instituição, à Junta competia o governo e disposição geral, enquanto as Direções tinham autonomia para decidir sobre os negócios relativos às suas instâncias, consultando a Junta nas matérias e negócios de maior importância, que não fossem do seu expediente.

Os homens de negócio da praça do Recife detalhavam outra organização administrativa:

cujo número para o comércio de Lisboa deve ser de sete, dois para terem a seu cargo os despachos, e vendas de todas as fazendas, dois para as compras, e carga de todos os efeitos, dois para assistirem as despesas dos navios, se a Companhia os compreender, um administrador geral que há de receber as contas de todos para as fazer lançar nos livros, que se hão de destinar para com toda a clareza se dar conta; e se a Companhia compreender também o comércio da Costa da Mina, Angola e Sertão serão mais seis homens de negócio, dois para administrarem cada um dos ditos comércios. (AHU, PE)

Os treze homens receberiam “*ao menos a comissão de dois por cento de tudo o que venderem, e outros dois por cento de todas as remessas que fizerem*”. (AHU, PE). Quanto aos cargos, não há disposição similar no alvará, mas quanto às comissões, o artigo vinte e nove

determinava que o intendente e deputados em Pernambuco levassem dois por cento apenas nas vendas a bruto realizadas nas capitanias de Pernambuco e Paraíba, sem que tirassem comissão das remessas para o reino.

Aos acionistas originários eram concedidas graças e privilégios.

habilitando-os sem dispensa para receberem os hábitos das ordens militares, aposentadoria ativa, e passiva exonerando-os dos ofícios de Justiça, cargos, e encargos da República e alardes, e dando-lhes a natureza do vínculo, capela, ou prazo, além do interesse de quinze por cento de seus capitais, e dos mais que podem provir no bom êxito desta negociação (AHU, PE)³

Além dos privilégios referendados no estatuto, concedidos aos acionistas originários e àqueles que entrassem com ações no valor de dez mil cruzados para cima, os homens de negócio da praça do Recife peticionaram a Sua Majestade outras prerrogativas relacionadas à composição da Direção.

Que os homens de negócio moradores na praça do Recife de Pernambuco que entram com ações de 10.000 cruzados⁴, e daí para cima são os que devem administrar os cabedais da dita Companhia, e para as primeiras três frotas serão nomeados pelo Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor governador e capitão general, *preferindo os mais antigos e inteligentes no negócio* (grifo nosso) (AHU, PE)

Eles pleiteavam restringir o acesso à administração dos cabedais e os incentivos aos mesmos que podiam dispor desta condição.

Que os que entrem com ações de 10.000 cruzados, e daí para cima lhes será permitido mandarem vir o que lhes forem necessário para o ministério de suas casas dando-se-lhes livres, como as religiões, e aos Senhores bispo, governador, e ministros. (AHU, PE)

Nas vozes dos coevos, aos quais

³ No estatuto, artigos 43, 44 e 57.

⁴ quatro contos de réis.

de modos distintos e em proporções desiguais tocaria a atuação da instituição, há um dilema aparentemente inconciliável entre as atividades da Companhia e a liberdade do comércio, mas se a Companhia asseguraria o exclusivo comercial a quem este beneficiaria? A que ramos do comércio desenvolvidos na capitania?

A interpretação que descreve o período de funcionamento da Companhia como de instituição do monopólio, oposto ao período antecedente de liberdade do comércio se insere num conjunto de interpretações sobre as relações Brasil-Portugal, que opõe indivíduo e sociedade. Numa linha inaugurada por Caio Prado Júnior e seguida por Celso Furtado e Fernando Novais a busca por um ‘sentido da colonização’ originou um modelo que explicava as relações metrópole-colônia no contexto da acumulação primitiva de capital, fase do capitalismo comercial e o Brasil apenas pela perspectiva das relações econômicas com Portugal. Nesta interpretação, a performance e o dever da sociedade colonial obedeciam a um sistema, no qual sua razão de ser era a produção de excedente para o mercado europeu, concebendo-se pouca ou nenhuma margem de ação para os coloniais e reduzindo-se os atores sociais a meros agentes econômicos.

Essas leituras se inserem num quadro de interpretações do Brasil formatadas na década de 80 e algumas delas estendidas aos dias atuais. Pautavam-se no paradigma dual metrópole-colônia, modelo único para pensar as relações entre um e outro espaço, não levando em consideração a eficácia dos instrumentos de controle e dominação e a reprodução dos mesmos nas práticas sociais, assim como não atentavam para a complexidade das performances dos atores em questão.

Neste panorama são incluídos alguns dos estudos sobre a Companhia. Ao caracterizarem

suas funções e as relações entre seus associados e outros agentes ora, apóiam-se em um modelo pré-concebido de subordinação das áreas coloniais, em que toda decisão da Coroa estreitava os laços de dominação, ora, em sentido complementar, são superdimensionadas para designar as relações metrópole-colônia, identificando os comerciantes metropolitanos como os únicos habilitados a realizar o monopólio, cuja ação inibia ações particulares de outros agentes mercantis, reforçando leituras antagônicas da relação Portugal-Brasil. Esses estudos se limitavam a vê-la como expressão das políticas pombalinas, enquadrando-a num modelo hegemônico de análise.

Antônio Carreira citando Luís Viana Filho (1946,55), declara que com a descoberta das minas, houve um maior incentivo ao tráfico realizado na Costa da Mina, resultando numa intensa corrida ao mercado de gente. A concorrência ocasionou a decadência do comércio na região, obrigando o “Governo” a intervir. Desde então, criaram-se inúmeras medidas restritivas ao comércio entre a Bahia e a Costa da Mina e por ser importante moeda de troca no comércio com a região, o tabaco viria a ser matéria de ordens régias que visavam regular o comércio do produto. De outro modo, os negociantes criaram formas de burlar tais medidas.⁵

Como aponta o parágrafo acima, a relação entre “Governo” e negociantes era dinâmica. Em 1743, uma ordem régia limitou a vinte e quatro o número de navios da Bahia e Pernambuco que poderiam ir anualmente à região. Para compensar o menor número de viagens, os negociantes optaram pela construção de embarcações maiores. Em 1756, em decisão contrária, libera

5 Carreira toma o comércio de Pernambuco com a Costa da Mina como uma extensão do comércio entre a Bahia e a região. A consulta a outros registros revela que a preocupação da Coroa não se dirigia à concorrência entre os comerciantes da Bahia, mas à saída de ouro e tabaco fino num momento em que a região estava sob domínio holandês.

o comércio com a Costa da Mina, provocando a reação de comerciantes abastados detentores dos privilégios deste ramo do comércio, os quais requerem a criação da Companhia Geral da Guiné em troca de benefícios ao Erário Régio. Segundo Carreira, a companhia não chegou a ser fundada, porque Pombal já pensava no estabelecimento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba como providência para intervir nos interesses dos negociantes da Bahia.

Ora dito explicitamente, ora nas entrelinhas, para Carreira, com essa providência, os homens de negócio de Lisboa e do Porto se impuseram aos da Bahia, lê-se como uma imposição-punição por se excederem nas liberdades do comércio. Ribeiro Jr. expondo os mesmos eventos, afirma que apesar dos projetos coloniais que pretendiam instituir companhias, a Companhia de Pernambuco e Paraíba foi criada nas bases determinadas pela metrópole sob a influência de mercadores reinóis, como forma de incentivar o comércio com Angola e evitar o comércio entre negociantes coloniais e holandeses e ingleses na Costa da Mina.

O reforço do tráfico com Angola, argumenta Carreira, em retração do realizado com a Costa da Mina, que favorecia holandeses, ingleses e iniciativas privadas, nomeadamente dos negociantes da Bahia, restituiria recursos desviados para nações estrangeiras. Ribeiro Jr. retrata uma postura que se opunha à burguesia mercantil estabelecida em Pernambuco, mas que num segundo momento é absorvida.

Explorando aspectos distintos, os autores compartilham a perspectiva de melhorias e incrementos ao comércio trazidos pela Companhia⁶ e reafirmam a tese de dependência da colônia, na qual o tráfico aparece como recurso

6 Ribeiro Jr oferece dados do tráfico nos períodos de 1742-1760 e 1761-1779. Para os outros produtos da capitania, açúcar, couros, atoados e meios de sola só tem informações para o período de funcionamento da Companhia.

que reforça a dependência dos agentes coloniais frente aos comerciantes metropolitanos.⁷

Ribeiro Jr. buscando a gênese do subdesenvolvimento brasileiro em suas raízes coloniais encontra na Companhia, criada aos moldes da metrópole, a melhor expressão da subordinação da colônia e um instrumento para revitalizar o pacto colonial no contexto da acumulação primitiva.

Na linha explicativa que insere as companhias de comércio⁸ na política de reforço do pacto colonial, Francisco Falcon caracteriza-as como expressão do mercantilismo, pois asseguravam o monopólio do comércio colonial em suas zonas de ação e canalizavam os lucros daí advindos para uma minoria de comerciantes metropolitanos, seus principais acionistas.

Na leitura de Falcon assim como na de Braudel, as companhias eram manifestações do mercantilismo na sua forma mais característica, já que nelas se fundiam interesses públicos e proveitos privados, Estado e particulares. Todavia, para Ribeiro Jr. a burguesia mercantil estabelecida em Pernambuco não era capaz de impor-se aos ditames metropolitanos. Aproximando-se das concepções de Falcon e Ribeiro Jr, Érika Dias afirma a importância da capitania de Pernambuco para justificar ser esta, alvo da política mercantilista de reforço do pacto colonial empreendida pelo Marquês de Pombal.

Conquanto não limitem o poder de ação a uma instituição supra-individual, o “Governo”, ou a um indivíduo *sui generis*, no caso Pombal, o conferem somente aos agentes metropolitanos, cujo poder de ação era determinado por sua po-

7 Uma vez que no Pará e Maranhão, a função da Companhia era incentivar o tráfico e a substituição da mão-de-obra doméstica, ou seja, indígena inviabilizada por questões relacionadas à indefinição quanto aos mecanismos de escravização e legitimação da condição escrava do índio.

8 Fazendo referência a Oriental, a do Grão-Pará e Maranhão e a de Pernambuco e Paraíba.

sição no sistema.

O exame das políticas empreendidas por Pombal é parte de uma historiografia, que contempla o período pombalino como um marco de mudança, cujos desdobramentos puseram fim ao Antigo Sistema Colonial.

O objeto de análise de Falcon não são as companhias monopolistas e sim o estabelecimento de uma correspondência entre as teorias e práticas que nortearam a política-econômica e a política-ideológica durante a época pombalina, e desta forma, as companhias de comércio criadas durante este período são entendidas apenas como parte da política comercial e colonial.

Admitindo um paradoxo entre idéias, imagens e ações na política pombalina, Keneth Maxwell afirma que a atividade da Companhia garantiu a reafirmação do pacto colonial, na qual se reforçava um comércio triangular, descrito da seguinte forma, a matéria-prima era embarcada nos navios da Companhia para a metrópole, onde era manufaturada e o produto final retornaria para o consumidor colonial, que o comprava com o crédito da Companhia.

O visconde de Camaxide ao escrever sobre o Brasil na administração pombalina inclui as companhias entre as medidas protecionistas adotadas pelo Marquês, motivadas, na interpretação do visconde, pela obsessão do mesmo pelos ingleses e pelo desejo de livrar Portugal de sua influência.

Dada a estreita relação das funções que a empresa assumiria na capitania relativas ao comércio exclusivo e o debate que se instaurou em torno da liberdade do comércio, torna-se indispensável situá-lo nas práticas dos atores envolvidos para entender de que forma atuaram os homens de negócio de Pernambuco em seu in-

terior. Os autores até então apresentados exploram a tese de que o estabelecimento reforçou o exclusivo comercial entre metrópole e colônia, possibilitando “em tese” o acúmulo primitivo de capital pela transferência de excedente para os comerciantes metropolitanos. Um olhar sobre o estatuto permite contrastar tal imagem, dada a concessão de privilégios aos acionistas originários e de maiores benesses ao intendente e deputados, membros da Direção, que era composta por grandes comerciantes de Pernambuco. O que se pretende investigar são as possibilidades auferidas pelos cargos de Direção e de que forma o acesso a tais cargos viabilizou o comércio exclusivo das capitanias concedido à Companhia.

Transpondo uma história institucional imóvel, preocupa-se com os que a compunham e se/como a inserção/pertencimento modificava sua ação e a relação com outros agentes coloniais.

Entre os obstáculos encontrados, Luís Diogo Lobo da Silva descreve a resistência de alguns negociantes à instalação da Companhia. Na correspondência produzida durante o funcionamento da Companhia buscarei nomear as razões que fundamentavam os ataques de seus opositores e a defesa de seus aliados, a fim de delinear alguns aspectos funcionais e as jurisdições que assume.

Em 27 de janeiro de 1751, Sua Majestade determinou que o preço do açúcar fosse arbitrado pelos fabricantes. Contudo, contrariando a decisão régia o intendente e deputados obrigaram os mesmos na safra de 1763 a pagar o subsídio de setenta réis no branco e trinta no mascavado em cada arroba, ao que se opôs a Mesa de Inspecção,⁹

9 Em primeiro de abril de 1751, são instaladas Casas de Inspecção ou Mesas de Inspecção nos principais portos das capitanias do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Maranhão. As Mesas de Inspecção assumiam a função de incrementar a produção de gêneros com grande receptividade nos mercados europeus, sobretudo o tabaco e o açúcar, incluindo a expedição e taxaço.

já que todas as despesas até a balança¹⁰ eram custeadas por eles.¹¹ (AHU, PE, 12 de novembro de 1763)

Desta safra em diante, a Mesa de Inspeção acrescenta duzentos réis a cada arroba de acordo com a qualidade do açúcar. A Direção não aceita pagar o acréscimo e elabora um Edital, no qual declara que os senhores de engenho e lavradores poderiam carregar as caixas de açúcar por sua conta. Por sua vez, os produtores recusam as condições da Direção e em resposta retêm as caixas.

A falta de caixas obriga a Direção a completar a carga dos navios da frota com pau-brasil e couros em cabelo e inviabiliza a carregação do navio Rainha com destino ao Porto, dado não haver consumo no local para os ditos gêneros. Assim resume a Direção as divergências com a Mesa da Inspeção, senhores de engenho e lavradores. Todavia nas queixas levadas por Inácio Medeiros à Corte, surgem outras motivações para explicar a postura irredutível dos produtores de açúcar.(AHU, PE)¹²

No tempo do comércio livre, grande parte das caixas era comprada a dinheiro de contado,¹³ o preço era arbitrado pela Inspeção e os compradores arcavam com o subsídio e todas as despesas referentes às caixas. Depois de 1760, época em que a Companhia já funcionava,

¹⁰ Além das despesas com a fabricação, encaixotar e o transporte. As caixas de açúcar saíam dos engenhos em carros com destino aos trapiches dos portos da marinha, de lá, eram conduzidas em canoas, "em poder de pretos somente" e em barcos que as levavam para os navios. Registro de uma carta, que o Senado da Câmara desta vila do Recife, escreveu a Sua Majestade Fidelíssima sobre o que nela se declara. Recife, 17 de junho de 1769. Registro de Cartas, fl. 336v. Na balança, o açúcar era pesado e a sua qualidade analisada.

¹¹ Recife, 12 de novembro de 1763. Ofício da [Mesa de Inspeção da capitania de Pernambuco] sobre a alteração feita pelos deputados da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba nos preços do subsídio do açúcar, obrigando os fabricantes a pagarem muito mais altos tais subsídios.

¹² Pernambuco, 28 de maio de 1770. Ofício da Mesa da Inspeção ao provedor e deputados da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, sobre as várias queixas feitas pelos senhores de engenho contra a mesma, e que Inácio de Medeiros parte para a Corte levando consigo vários requerimentos e queixas na tentativa de denegrir a imagem da Companhia.

¹³ À vista.

o preço estabelecido pela Mesa não é respeitado, compram-se as caixas com rebate de cem a cento e sessenta réis, transfere-se o pagamento dos subsídios dos compradores para os produtores e se institui um fiscal com poderes para contestar o preço e a qualidade atestados pela Mesa.

Dentro do panorama de modificações empreendidas pela Companhia e onerosas aos produtores, a baixa na produção em 1763, seguindo-se o acréscimo de dois tostões no valor de cada arroba, valor que a Direção não se submeteu a pagar, assinala a dificuldade de diálogo entre Mesa, produtores de açúcar e Direção.

A Mesa tenta conciliar os interesses da Direção e dos produtores, mas nem o risco de perda do açúcar, nem os juros corridos nas dívidas com a Companhia os persuadiam a entregar as caixas.

A postura inflexível dos produtores questiona a subordinação dos fabricantes à Direção e por outro lado, que o disposto no parágrafo trinta não era suficiente para garantir a liberdade dos fabricantes:

quando as ditas vendas, e permutações se não puderem concordar à avessa das partes, ficará sempre livre aos senhores dos gêneros fazê-los transportar por sua conta a estes reinos (Carreira, 1982, 292)¹⁴

Quando os fabricantes embarcavam as caixas, o faziam na situação inaugurada pela Companhia, pagando além dos subsídios, a terça parte dos rendimentos do engenho para pagamento do empréstimo obtido para o seu apronto.

O impasse continua e a Direção escreve ao juiz conservador da Companhia, que comunica ao governador Manuel da Cunha Menezes o atraso no carregamento dos navios, que ordena a entrega das caixas. (AHU, PE, 30 de abril de

¹⁴ Parágrafo 30 do Alvará de instituição.

1769) A decisão do governador reafirma o peso da Companhia no jogo de forças.

O açúcar, na informação da Câmara de Olinda, é o gênero por excelência para se obter avultadas somas. As caixas alcançavam um alto preço no comércio exterior, aceito pelos compradores porque pago em fazendas também supervalorizadas. Mesmo assim, o prejuízo não recaía sobre os deputados e nem sobre a Companhia, era repassado aos compradores na capitania, lucrando os primeiro até quarenta e cinco por cento. *“Eis aqui um dos motivos porque os gêneros que vão para Pernambuco vão mais carregados no preço, do que os que vão para os portos livres”*. (AHU, PE, 13 de fevereiro de 1878) Neste ponto, cogita-se sobre a liberdade dos produtores em vender suas mercadorias, em razão de serem consignadas à Companhia e da possibilidade dos deputados fazerem lances nos açucares em Lisboa através de seus correspondentes.

Quanto aos gêneros e fazendas da Europa, além dos preços excessivos cobrados, estes não se compatibilizam com os preços ínfimos com que compram os efeitos da terra, diminuídos em seu valor, porque boa parte deles era dada em pagamento de dívidas anteriores.

Entre os aspectos mencionados, um assume maior vulto. As remessas feitas pelos produtores podiam ser pagas com letras do Erário. Apesar das poucas referências, cogita-se numa estratégia da Direção, já que recebiam as dívidas integrais do Erário, enquanto eram defasadas com os produtores.

A Companhia se tornou um instrumento para que o intendente e deputados controlassem o preço dos gêneros, o que só podiam fazer porque controlavam o circuito de entrada e saída de mercadorias. A liberdade dos produtores era prejudicada por não receberem líquido por seus

efeitos.

A posição de membros da Companhia possibilitava a formulação de estratégias para a obtenção de lucro, incluindo a participação em contrabando. O conde de Povolide, governador da capitania, descreve rotas de contrabando amparadas por associados, que eram responsáveis pela introdução de fazendas secas por negociantes da Bahia e pela extração de gêneros da capitania, cujo comércio envolvia a carregação de caixas de açúcar. (AHU, PE)

Apesar de toda a legislação para evitar o contrabando e findar a ação dos comissários volantes e da fundação da Companhia, como uma das iniciativas para organizar o comércio da capitania, a Junta denuncia a ação de comissários dentro da Companhia, oficiais dos navios que levavam fazendas desembarcadas no porto do Recife, que não pagavam frete, nem direitos e eram seladas no Recife.

O contrabando é que tem destruído, e destrói o comércio geral, porque de Lisboa se introduz aqui inumeráveis fazendas sem despacho pelos mesmos navios da Companhia. Este contrabando leva quantas meias dobras há na terra, e ouro velho, que podem adquirir para a Bahia e Rio de Janeiro vai o dinheiro provincial, para se empregarem em fazendas, que se introduzem nesta praça por contrabando; e chegam a ter selos falsos, com que as selam, por se não fazer tão manifesto o contrabando, a quem os compra, e torna a vender. (AHU, PE, 13 de fevereiro de 1778)

Leonor Freire Costa avanta a possibilidade da ação dos comissários estar relacionada a situações de maior risco no mercado e que além de uma posição inferior na hierarquia interna do grupo mercantil, a que Sebastião de José de Carvalho erroneamente caracterizou por “mercadores falidos e endividados” e Roquinaldo Ferreira de pequenos comerciantes, esses agentes comporiam uma rede que interligava emissores

e receptores, envolvendo grandes comerciantes. Ao ter em mente a separação entre agência fixa e móvel, Jorge Borges de Macedo inclui a proibição aos comissários volantes nas medidas que pretendiam reduzir o comércio a uma minoria predominante e privilegiada.

No caso de Pernambuco, o intendente, deputados e outros homens de negócio vendiam mercadorias contrabandeadas que ao serem seladas, eram incorporadas ao circuito legal. Tal constatação enfraquece a distinção entre interesses metropolitanos e coloniais elaborada por Érika Almeida, já que os homens de negócio dentro da instituição aparentemente representariam os interesses dos primeiros, mas pertenciam à sociedade local.

Ao definir primorosamente o comércio de longa distância como uma “organização propensa a comportamentos oportunistas”, Leonor Freire Costa explica a permanência de performances durante o funcionamento da empresa, que ganham conotação negativa e delas não escapa a Direção.

Depois da chegada dos primeiros navios e tirarem algumas fazendas da Alfândega por satisfazerem as queixas costumam por modo de pregão anunciar a todos os que ali chegam que quem quiser ver a cargação a veja sobre uma mesa a quem a tem exposta: e indo algumas pessoas examiná-la e escolhendo algum gênero que lhe convinhem se lhe respondia que já não havia o dito gênero (AHU, PE, 17 de fevereiro de 1771)

O estatuto que deveria regular as atividades da empresa ou estabelecer uma nova organização das operações comerciais não era capaz de coibir as irregularidades, que não se atinham ao uso dos navios da Companhia ou às atividades dos mestres e oficiais. Os componentes da Direção eram os primeiros a desrespeitar o estatuto, como Luis Ferreira Viana, que possuía uma loja

pública com um caixeiro na sua própria casa. (Carreiras, 1982, 292)¹⁵

Em Pernambuco, a maior visibilidade do contrabando se insere no momento de concessão do comércio exclusivo das capitanias à Companhia.

Se a Companhia foi criada com o fito de limitar lucros e juros, afastar a influência de estrangeiros, evitar contrabandos e aumentar as rendas reais, na prática os contrabandos são engrossados com a participação da Direção e acionistas e a relaxação relativa a procedimentos que deveriam coibir.

Foi de se apropriarem os referidos deputados de todos os gêneros, e efeitos que daqui se lhes remeteram, de os repartirem a crédito pelos seus parentes, amigos e associados; de os tomarem eles mesmos debaixo de nomes alheios para com eles negociarem, e de acumularem por estas forma a importantíssima dívida, que esses habitantes estão devendo à Companhia. (AHU, PE, 10 de agosto de 1778)

Inácio de Medeiros acusa os deputados de usarem a instituição para beneficiar a si e a seus partidários. (AHU, PE, 20 de janeiro de 1771) Carreira não descarta a existência de um negócio realizado pelos próprios agentes, feito paralelamente ao desta. O mesmo governador tão empenhado em arregimentar homens de negócio para a Companhia, denunciaria a grande remessa de caixas de açúcar por parte dos administradores, que o faziam por sua conta, e a quantidade diminuta que ia pela mesma. (AHU, PE, 11 de fevereiro de 1761). (AHU, PE, 11 de fevereiro de 1761)

Todavia em trecho do mesmo documento, compreende-se o incômodo do governador. O problema não era que a Direção se apropriasse dos benefícios provenientes dos gêneros comer-

¹⁵ Parágrafo 33- (...) fazendo-se sempre as ditas vendas nos armazéns da Companhia, e nunca em tendas, ou casas particulares.

cializados pela Companhia, mas sim qual o gênero escolhido para isso, o açúcar.

dizendo que eu da parte da Companhia me animava a segurar-lhes não seria do desagrado da Direção dessa Corte, que eles fizessem seus os interesses, que proviessem dos referidos dois gêneros, contanto, que lhes cedesse os das caixas correspondentes ao custo de seu valor nesta praça (AHU, PE, 11 de fevereiro de 1761)

Em outro ofício produzido no mesmo ano, identifica-se qual o motivo da importância atribuída pela Direção às carregações de açúcar em 1761. Neste momento, eram respectivamente

te intendente e deputados, Antônio José Souto, Antônio Francisco Monteiro, Antônio Pinheiro Salgado, João de Oliveira Gouvim, Francisco Xavier Fetal, José Bento Leitão, Luís da Costa Monteiro, Manoel Gomes dos Santos, Manoel Correia de Araújo, entre eles, apenas Luís da Costa Monteiro não aparece como carregador de caixas. (AHU, PE, 17 de junho de 1761)

O governador e o estatuto previam limites aos ganhos dos acionistas, entretanto os cargos de Direção disponibilizavam outros instrumentos, acrescentando-lhes além do estabelecido.

Bibliografia

ALMEIDA, Érika Simone de. *O fim do monopólio: a extinção da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1770-1780)*. CFCH, Dissertação de Mestrado, 2001.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo. O Jogo das Trocas*. Trad. Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

CARNAXIDE, Visconde de. *O Brasil na Administração Pombalina*. São Paulo: Brasiliana, 1979.

CARREIRA, António. *As Companhias Pombalinas*. Lisboa: Editorial Presença, 1982.

COSTA, Leonor Freire. Entre o açúcar e o ouro: permanência e mudança na organização dos fluxos (séculos XVII e XVIII). In: *Nas rotas do Império*. Espírito Santo: EDUFES, 2006: 97-134.

FALCON, Francisco José Calazans. *A Época Pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. São Paulo: Ática, 1982.

FERREIRA, Roquinaldo. Dinâmica do comércio intracolônial; Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII). In: J. Fragoso, F. Bicalho e F. Gouvêa. *O Antigo Regime nos Trópicos. A Dinâmica Imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001: 339-378.

MACEDO, Jorge Borges. A situação econômica no tempo de Pombal: alguns aspectos. 3ª ed. Lisboa: Gradiva, 1989.

MADEIRA, Catarina. *Um Governo “Polido” para Angola: Reconfigurar dispositivos de domínio (1750-1800)*. Dissertação de Doutorado. Lisboa/Paris, 2005.

MAXWELL, Keneth. *Pombal: paradox of the Enlightenment*. New york: Cambridge University Press, 1995.

MOLINA, Luis de. *Tratado sobre los prestamos y la usura*. Madrid: IEF, 1989.

RECIFE. AHU, PE, cx. 107, d. 8284. Recife, 30 de abril de 1769. Ofício do [governador da capitania de Pernambuco], conde de Povolide, [Luís José da Cunha Grã Ataíde e Melo], ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as transgressões ocorridas no que se refere a comercialização de mercadorias naquela capitania, sem ser pela Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba.

21 de fevereiro de 1759.

_____. Ofício do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de Estado da Marinha e Ultramar], Tomé Joaquim da Costa Corte Real, sobre os motivos do

atraso para a instalação da Companhia de Comércio na dita capitania. Recife, 12 de março de 1759, AHU, PE, cx. 90, d. 7214.

_____.AHU, PE, cx. 109, d. 8444. Ofício ao [secretário de estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre os motivos de algumas pessoas, na capitania de Pernambuco, estarem injuriando a Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba.

_____.AHU, PE, cx. 110, d. 8515. Recife, 20 de janeiro de 1771. Ofício de Inácio de Medeiros sobre os fatos ocorridos entre a Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba e os comerciantes da capitania de Pernambuco.

_____.AHU, PE, cx. 95, d. 7494. Recife, 11 de fevereiro de 1761. Ofício do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado da Marinha e Ultramar], Francisco Xavier de Mendonça Furtado, sobre as desconfianças dos senhores de engenho e lavradores de cana para com a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba e a falta de assistência da dita Companhia para com os mesmos.

_____.AHU, PE, cx. 110, d. 8526. Recife, 17 de fevereiro de 1771. Ofício de Inácio de Medeiros sobre as irregularidades cometidas pelos deputados da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba referente ao trato com a comercialização do açúcar.

_____.AHU, PE, cx. 96, d. 7536 Recife, 17 de junho de 1761. Recife. Ofício do [governador da capitania de Pernambuco], Luís Diogo Lobo da Silva, ao [secretário de estado do Reino e Mercês], conde de Oeiras, [Sebastião José de Carvalho e Melo], sobre as queixas feitas pelo intendente e deputados da direção [da Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba] a respeito das irregularidades da eleição feita pelos negociantes para o cargo de Inspetor da Mesa da Inspeção.

_____.AHU, cx. 128, d. 9737. [Lisboa], 13 de fevereiro de 1778. Ofício (cópia) da Junta da Companhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba ao [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, sobre não ter culpa a dita Junta das irregularidades cometidas pelos administradores da referida Companhia, que não zelaram como era devido pelos interesses comuns do povo e da Junta.

_____.AHU, PE, cx. 130, d. 9832 1778, agosto, 10, Queluz. Ofício (minuta) do [secretário de estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro], ao [governador da capitania de Pernambuco], José César de Meneses, sobre os abusos da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, a falta de responsabilidade e capacidade de seus deputados de gerirem a mesma, e da culpa que tem pela decadente situação em que se acham as diferentes classes de habitantes desta terra.

RIBEIRO JR. Colonização e monopólio no NE brasileiro. A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780). Col. Estudos brasileiros, 3. SP: Hucitec, 1976.

Viana Filho, Luís. *O Negro na Bahia*. Rio de Janeiro: Livraria José Olimpio Editora, 1946.