

AS COMPANHIAS PRIVILEGIADAS NO COMÉRCIO COLONIAL.

A exploração comercial da terra foi a base da colonização do Brasil. O pau de tinta aqui encontrado, de tanto interesse para o comércio internacional da época, logo atraiu atenções como riqueza extrativa a ser explorada. Mais tarde com as capitánias, sistema que implantou, de modo mais definido, a ocupação da terra, a produção agrícola representada pela cana de açúcar passou a merecer maiores cuidados, pois o produto era reclamado pelos mercados internacionais.

Portugal processou, de início, a exploração da terra através de arrendamentos e concessões; depois, realizou-a diretamente, fase em que a concorrência estrangeira tanto ameaçou a unidade da conquista. O reino tinha o monopólio, e os recursos que o Brasil lhe proporcionava, contribuíam para dar a Portugal os elementos de riqueza com que se integrou no capitalismo moderno. Era, principalmente, o açúcar que tal propiciava.

Vinham anualmente ao Brasil para buscá-lo dezenas senão centenas de barcos. Pernambuco e Bahia tornaram-se, já nos meados, e sobretudo nos fins, do século XVI, os centros produtores mais importantes, aos quais acorriam os navios lusitanos para o embarque do açúcar. Reservava-se Portugal o exclusivismo da exploração comercial do Brasil.

Era vedado o comércio do Brasil aos navios estrangeiros, como se vê da Provisão de 9 de fevereiro de 1591; assim ficava inteiramente assegurado o monopólio lusitano. Apesar disso, verificaram-se incursões francesas, inglesas e flamengas, conhecidas na história nacional; daí a extensão por toda a orla litorânea dos focos comerciais portugueses, evitando-se o contacto estrangeiro com os elementos da terra.

Providência idêntica, quanto às suas colônias americanas, adotava a côrte espanhola, e fazia-o mais ou menos na mesma época de Portugal em relação ao Brasil. Já a Real Cédula de 28 de janeiro de 1594, dirigida ao Vice-Rei do Perú, marquês de Cañete, ao recomendar medidas que evitassem o comércio de portugueses pelo Rio da Prata e a entrada de mercadorias, inclusive escravos, estendia essa proibição igualmente a outros estrangeiros. Outras Reais

Cédulas, de épocas diversas, reiteram recomendações para que se proíba o comércio de estrangeiros nas colônias espanholas (1).

Aliás, observe-se que foram os portugueses os principais traficantes incluídos entre os estrangeiros, a realizar comércio no Rio da Prata e em outras áreas de jurisdição espanhola. Sem falar no caso mais geral e conhecido da Colônia do Sacramento, podemos reportar-nos, a título de exemplo, à Real Cédula de 18 de setembro de 1610, constante do mesmo catálogo atrás citado, e na qual se falava às autoridades platenses do “abuso que se comete intru-ciendo por el puerto del Buenos Aires ciertas mercaderias y hierro, llevado de la ciudad de Lisboa, com prejuicio del comercio de las Indias que va en las flotas, y por la saca de oro y plata que hacen los Portugueses por dicho puerto”.

Dêsse tráfico lusitano resultou o aparecimento da gente português em vários núcleos espanhóis, até aí chegando sua penetração e sua influência. No comércio das então colônias de Castela, o elemento português ou de origem português aparece, penetra e influi. Enquanto isso, porém, proibia a coroa lusitana a presença de estrangeiros em sua colônia de além-mar.

Esta proibição manteve-se reiterada por todo o século XVII. A Carta Régia de 28 de novembro de 1606 estendia-a não só à Índia, mas a todos os domínios ultramarinos. No regimento dado ao Governador Geral do Estado do Maranhão e Grão Pará, André Vidal de Negreiros, de 14 de abril de 1655, é-lhe determinado obstar o comércio dos estrangeiros, em qualquer parte do Estado. Recomenda, igualmente, no mesmo artigo 19, que se procure inclinar os índios a que façam comércio com os portugueses, recomendação esta provinda, de certo, dos contactos franceses mais constantes naquela região.

Ainda na segunda metade do século, já restaurado o domínio lusitano em todo o Nordeste, com a expulsão dos holandeses, a providência é renovada. Fazem-no as Cartas Régias de 21 de julho de 1661 e de 27 de janeiro de 1662, que, evocando as disposições anteriores, proibem aos navios estrangeiros fazerem o comércio das conquistas. Do mesmo modo, no Regimento de 23 de janeiro de 1667, dado a Roque da Costa Barreto, determina-se ao governador do Brasil castigar os estrangeiros que venham ao Brasil fazer comércio, lembrando-se que este está de há muito proibido pelas leis e tratados com as potências estrangeiras.

(1) — Catálogo Cronológico de Reales Cédulas. Ordenes, Decretos, provisiones, etc. referentes a América — 1508-1810. Biblioteca Nacional, Buenos Aires, 1938. Sobre o comércio no Rio da Prata, em particular a participação lusitana no comércio lícito ou no de contrabando. Cf. A. P. Canabrava, *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*, São Paulo, 1944. Como somente lemos este livro após a elaboração deste artigo, deixamos de citá-lo aqui mais a miúdo, pela importância de que se revestem suas páginas no estudo das relações comerciais entre portugueses e espanhóis na região do Rio da Prata e seus reflexos no Brasil.

Com tais providências, que se estenderam ainda ao século seguinte, como se vê da Carta Régia de 8 de fevereiro de 1711 (2), procurava Portugal preservar seu comércio ultramarino, já então a caminho de decadência, em virtude da ativa concorrência estrangeira no mar. A holandeses e ingleses, pouco a pouco passara o domínio dos mares, e o enfraquecimento da armada lusitana obrigava ao governo régio evitar viesse a perder inteiramente o controle do monopólio comercial na costa brasileira.

O recurso para esta defesa seria a organização de companhias mercantis, às quais o governo delegasse o monopólio, auferindo as rendas que lhe poderiam escapar com a concorrência estrangeira. O regime de monopólio, com não ter sido exclusividade portuguesa, também não o foi, dentro de Portugal, apenas para o Brasil. Quando não podiam realizar diretamente o comércio com suas colônias, delegavam-no os países interessados a empresas ou prepostos particulares. Assim o fizeram ingleses, franceses, holandeses.

De modo que, a exemplo de outras nações colonizadoras, Portugal se reservou o exclusivo da exploração comercial das terras conquistadas, fazendo-o ora por sua conta e em seus navios, ora por contrato de concessão ou arrendamento, de prazo certo, a particulares. Daí, posteriormente, a iniciativa da criação de companhias comerciais, a exemplo do que o faziam outras nações.

Já em 1587 o monopólio do comércio português com o Oriente se tentara realizar através de uma companhia: a Companhia Portuguesa das Índias Orientais. Sua duração, todavia, foi efêmera, carecendo-se de maiores notícias sobre o êxito da empresa. A Companhia tinha a seu cargo o exclusivo do comércio, que lhe era delegado pela Coroa.

Não se auferiram dessa Companhia resultados apreciáveis, assinala Francisco Antônio Correia (3), talvez pela carência de confiança no comércio do Oriente, já então entrado em decadência. A existência da Companhia tinha apenas, para o Estado, a vantagem de lhe assegurar rendimento certo, o que não era possível com a exploração direta do monopólio, acarretando despesas de administração, prejuízos das perdas e todo o peso das responsabilidades.

Em 1625 volta Portugal a cogitar de nova Companhia, conforme se tem notícia em carta de 5 de julho daquele ano, existente entre os documentos portugueses do Museu Britânico (4). Neste documento fala-se de uma Companhia de Comércio que se ia organizar e dos princípios a que se deviam atender. Tudo indica que

(2) — Posteriormente, a Carta Régia de 14 de janeiro de 1719 ordenava que aos navios estrangeiros arribados ao Rio de Janeiro se limitasse apenas o tempo necessário para o conserto, fazendo-os sair tão logo terminasse o conserto, dentro de 24 horas. Cf. Publicações do Arquivo Nacional, I, 2.ª ed., Rio de Janeiro, 1922, p. 289.

(3) — História Económica de Portugal, I, Lisboa 1929, p. 237.

(4) — La Figaniere, Catálogo dos Manuscritos Portuguezes existentes no Museu Britânico. Lisboa, 1853, p. 248.

a Companhia projetada é a que se tornou, organizada em 1628, Companhia do Comércio da Índia, cuja duração foi curta, tal como a da sua antepassada do século XVI.

Idéias do Padre Vieira.

A ocupação do Nordeste brasileiro pelos holandeses perturbou inteiramente o comércio português de açúcar, perturbada que estava, em virtude das lutas, dos incêndios de engenhos, das destruições de canaviais, a produção açucareira daquela região. Volta-se então a cogitar-se em Portugal de uma nova Companhia de Comércio. A primeira idéia lançada a êste respeito, partiu do Padre Antônio Vieira (5); do mesmo Padre Vieira que, posteriormente, haveria de propor a entrega da região aos dominadores, surgia agora a iniciativa de organizar-se, por intermédio de uma companhia mercantil, a defesa do comércio lusitano.

Realmente, na célebre Proposta para a admissão dos judeus mercadores em Portugal, sustentava o padre Vieira a necessidade de restaurar-se a fôrça do comércio português, defendendo-se o Brasil, que, no seu dizer, “é só o que sustenta o comércio e alfândegas, e o que chama aos nossos portos êsses poucos navios estrangeiros que neles vemos”. Partia o jesuita da conveniência de diminuir-se o poder do inimigo, dêle atraindo os cabedais judaicos que o enriqueciam e fortaleciam, espalhadas que se achavam em províncias e reinos da Europa mercadores portugueses, donos de grossos recursos, através dos quais mantinha, em suas mãos, “a maior parte do comércio e riquezas do mundo”.

Assim, castelhanos e holandeses veriam diminuído seu poder, desde que eram êsses mercadores que sustentavam seus reinos, suas frotas, suas emprêsas mercantis. Além dos dêsses dois países, corriam para Portugal mercadores lusitanos então na França, Itália, Alemanha, Veneza, Índias Ocidentais, etc. Com tais fontes de renda organizar-se-ia importante emprêsa de comércio, metendo-se no reino grande número de milhões.

Antevia Antônio Vieira o êxito da emprêsa: “Terá vossa magestade número grande de poderosos navios de seus vassallos, sem os comprar, nem alugar aos estrangeiros, ou os conservará próprios, quando queira fazer armadas, ou mandar socorros às conquistas, e engrossarão as frotas do Brasil”. Mais adiante acentuava: “Por falta de comércio se reduziu a grandeza e opulência de Portugal ao

(5) — Ao contrário do que afirma Serafim Leite S. J., *História da Companhia de Jesús no Brasil*, IV, p. 11, não surgia, com a proposta de Vieira, “pela primeira vez em Portugal a idéia das Companhias de Comércio”, como indicamos atrás, em 1587 e 1628, existiram em Portugal companhias de Comércio. Cf. Francisco Antônio Correia, *História Económica de Portugal*, I, 236 e 237.

miserável estado em que vossa magestade o achou, e a restauração do comércio é o caminho mais pronto de a restituir ao antigo” (6).

“Escrito ousado” classificou Serafim Leite a proposta de Vieira, mas salientou o triunfo, seis anos depois, da idéia pregada, com a constituição da Companhia Geral de Comércio, “com proveito para a nação e para a reconquista de Pernambuco” (7).

Em sua carta de 20 de janeiro de 1648 (8) ao Marquês de Nisa, voltava a insistir o notável S. J. para que se constituísse uma companhia oriental. A ela seriam admitidos também os franceses, que, com seus cabedais, participariam do comércio de Lisboa para a Índia e vice-versa, do que resultaria aumento para o comércio de Portugal, drenando para êsse país cabedais franceses. Se bem que aí se refira tão somente a uma companhia para o comércio do oriente, em documento posterior Antônio Vieira alargava a sugestão, como o fizera na “Proposta” já citada, a todo o comércio português.

E’ o que se vê em sua carta de 22 de junho daquele mesmo ano, igualmente dirigida ao Marquês de Nisa (I, 219). Nela reitera o assunto da anterior e aponta “como o único meio de enfraquecer e arruinar o comércio da Holanda”, levantarem-se uma ou mais companhias mercantis, como as de Amsterdão; associar-se-iam nelas Portugal, França, Suécia. Segundo a sugestão do padre Vieira, Lisboa seria o centro de distribuição das mercadorias vindas das conquistas.

Duas provas considerava bastantes o célebre estilista para justificar o enfraquecimento que iriam ter as Companhias Holandesas: 1.^a porque a navegação de Portugal é mais breve, mais fácil e livre e de menos risco, sendo as suas conquistas povoadas e defendidas pelos portugueses que as habitam, o que dispensa as despesas com pagamento de soldados e edificação de fortalezas, daí resultando menores despesas e lucros maiores; 2.^a porque, em virtude disso, vendendo-se as mercadorias a preços mais baratos, ficarão abatidas, pela concorrência, as de Holanda, não se vendendo.

Segundo nota de João Lúcio de Azevedo ao texto dessa carta de 22 de junho de 1648, D. João IV não apoiou o projeto; documenta a afirmação o historiador lusitano com o seguinte trecho de uma carta de El-Rei ao mesmo Marquês de Nisa: “Nas cartas que Antônio Vieira vos escreveu, vi que vos apontava poderdes oferecer a França uma companhia de comércio para a Índia, ou uma liga contra os holandeses na mesma Índia, para se repartirem entre Portugal e França presas e praças que lhe tomarem; nem uma nem ou-

(6) — “Proposta feita a El-Rei D. João IV em que se lhe representava o miserável estado do reino, e a necessidade que tinha de admitir os judeus mercadores que andavam por diversas partes da Europa”, *Obras inéditas*, tomo II, Lisboa 1856, p. 29/47.

(7) — *História da Companhia de Jesús no Brasil*, IV, 10/11.

(8) — *Cartas do Padre Antônio Vieira*, edição João Lúcio de Azevedo, 3 tomos, Lisboa, 1925-1928. Todas as demais citações das Cartas são desta edição, salvo quando se fizer referência particular. Indicam-se, no texto, apenas o número do tomo e a respectiva página.

tra cousa convém nem deveis propor, antes se vos forem propostas as desviareis, com pretextos corados que não faltarão” (I, nota 1, p. 221).

Da Companhia oriental, também sugerida pelo padre Vieira, realmente pode-se dizer que não chegou a organizar-se. Deduz-se tal fato da insistência com que, em cartas posteriores, o padre Antônio Vieira voltava a advogar sua sugestão. Em 1669 novamente propuzera a organização de uma Companhia para a Índia; repete a proposta em 1671 (II, p. 401), em carta a Duarte Ribeiro de Macedo. No ano seguinte volta a falar-lhe novamente, já agora referindo-se a participação dos cristãos novos na empresa.

Reportando-se à sugestão de 1669, recordava haver lembrado que “fizéssemos uma companhia oriental, e que para isso se desse tal liberdade aos cristãos novos de dentro e fora do reino, que tivessem lá seguras suas fazendas e pessoas, apontando tais meios e condições com que a fé ficasse muito melhorada, os pecados diminuídos, a honra recuperada, e a fazenda e o poder imensamente crescido” (II, p. 42). Em outra carta, também de 1672, dirigida a D. Rodrigo de Menezes lamenta que não se tivesse organizado a Companhia, porque então “houvéramos recuperado o nosso mui facilmente” (II, 496).

A esta altura, os judeus haviam proposto a El-Rei auxílio financeiro para a organização da Companhia Oriental, com a qual se enviassem milhares de homens à Índia, em troca da suspensão das hostilidade com que eram visados pelo Santo Ofício. Data de setembro de 1672 essa proposta.

E ainda em cartas de 1673, 1674, 1689 e 1691, trata Antônio Vieira do assunto, referindo-se, já nesta última, à notícia de cogitar-se da criação de uma companhia; trata-se, de certo, da Companhia do Comércio para a Índia, constituída em 1696 e sediada em Goa, mas de duração efêmera, pois se dissolveu logo depois. Para a sua constituição, já em 1691 eram convidados capitalistas do Rio de Janeiro, enviando-se-lhes, em carta régia de 21 de março daquele ano, as condições aprovadas para a formação da Companhia (9).

A Companhia Geral do Comércio

Criou-se, porém, a Companhia Geral do Comércio do Brasil, que organizada em 1649, começou logo as suas atividades. Tinha ela o monopólio do comércio na colônia americana, substituindo o da metrópole, e sua duração foi longa: setenta e um anos, pois se extinguiu em 1720. Naquele ano veio a sua primeira frota ao Brasil, tendo-lhe cabido auxiliar os patriotas brasileiros na insurreição, então alastrada em todo o Nordeste, contra os dominadores batavos.

(9) — Publicações do Arquivo Nacional, I, 2.ª ed., Rio de Janeiro, 1922, p. 59.

Para a organização da Companhia, El-Rei, por alvará de 6 de fevereiro de 1649, declarava os cristãos novos penitenciados pelo Santo Ofício isentos de confisco, desde que empregassem capitais na empresa. Acorreram os judeus a participar do empreendimento; tôdas as grandes famílias judias de Portugal subscreveram ações, ficando, aliás, com a sua maioria. O capital ascendeu a um milhão e trezentos mil cruzados.

Entre os judeus acionistas figurava Duarte da Silva, um dos mais ricos da época, que havia sido preso pela Inquisição, conseguindo, entretanto, libertar seus bens de confisco. Duarte da Silva era uma espécie de banqueiro do governo português, que a êle recorria sempre em suas necessidades financeiras.

O alvará de 10 de março de 1649 outorgava à Companhia Geral do Comércio, pelo prazo de vinte anos, o privilégio de traficar no Estado do Brasil, isto é, do Rio Grande do Norte até São Vicente. Para ser acionista não havia distinção entre nacional e estrangeiro, bastando subscrever vinte cruzados, não estando as ações sujeitas a seqüestro. Outras disposições do alvará diziam respeito aos acionistas, à administração, à organização da Companhia.

No preâmbulo dos Estatutos constava a disposição de que a Companhia será obrigada dentro dos dois primeiros anos de sua organização, a armar 36 naus de guerra, de 20 a 30 peças cada uma, e daí para diante, tripuladas devidamente por gente de mar e guerra. Esta armada auxiliará as armadas reais, indenizando-se à Companhia das perdas sofridas em combate, enquanto se tornavam suas as presas feitas aos inimigos.

Quanto às viagens, cabia à Companhia comboiar todos os anos os navios mercantes em viagem para o Brasil ou dêle voltando; sôbre as mercadorias carregadas e comboiadas, gozava a Companhia de um taxa, não superior a 10% do seu valor, sendo os seguros de não menos de 25%. Por outro lado, obrigavam-se os navios mercantes a vir nas frotas, não podendo sair sem elas.

Para fazer face às despesas no preparo e viagem da armada, foi concedida à Companhia Geral de Comércio do Brasil o estanco de todo o vinho, azeite, farinha e bacalhau necessários para o consumo do Brasil, sômente podendo vendê-los a preço taxado; quaisquer dêstes gêneros introduzidos por outros meios seriam confiscados, bem assim a embarcação que os conduzisse. Por outro lado ficava proibida, em todo o Estado do Brasil, a fabricação e venda do vinho de mel e aguardente de açúcar (cachaça), considerada prejudicial ao estanco. A Companhia teve mais tarde também o estanco do pau brasil.

Através de 52 artigos o Regimento da Companhia fixava essas atribuições e mais outras de interesse para sua existência. Eram marcados também os preços dos gêneros estancados: 40\$000 a pipa de vinho, 1\$600 a arroba de farinha e a de bacalhau, e 16\$000 cada seis almudes de azeite. O comércio brasileiro estava assim

sob o contrôlle da Companhia; os preços eram por ela fixados e à produção regional era ela que dava escoamento.

Ao Brasil trazia os gêneros de importação de que a colônia necessitava, cabendo-lhe além disso o monopólio, ao passo que levava daqui os produtos brasileiros para a metrópole. Sua frota compôs-se de setenta navios. A primeira viagem ao Brasil realizou-a a Companhia em 1649, partindo de Lisboa aos 4 de novembro. Aos 19 de fevereiro de 1650 — justamente um ano depois da segunda vitória dos Guararapes — passava a frota à vista do Recife, trocando tiros com navios holandeses que aí cruzavam. Todavia, não parou, seguindo para a Bahia, onde chegou a 7 de março.

As viagens da Companhia eram feitas em frotas anuais. A de 1653, composta de 64 navios, partiu de Lisboa a 3 de outubro e chegou ao Recife a 20 de dezembro; dela era comandante em chefe, isto é, seu general, Pedro Jaques de Magalhães, e almirante Francisco de Brito Freyre, o mais tarde autor da “História da Guerra Brasileira”. Dêste é também a “Viagem Armada”, onde se encontram úteis e interessantes informações sôbre a viagem da frota em 1655/56 (10).

Em Pernambuco a frota da Companhia trocou tiros com os navios holandeses e auxiliou o exército luso-brasileiro do general Barreto de Menezes, contribuindo para a completa derrota dos invasores batavos, verificada com a capitulação de 26 de janeiro de 1654 (11).

Ao padre Vieira, sempre tão rico de informes acêrca dos negócios do Brasil iremos buscar informação sôbre os resultados da Companhia. Em sua carta de 23 de maio de 1689 ao Conde de Ericeira, lembrava o S. J. os resultados da Companhia Geral do Comércio, “a qual — dizia — foi trazendo sempre do Brasil o que bastou para sustentar a guerra de Castela, conservar o reino, restaurar Pernambuco, e ainda hoje acudir com prontos e grandes cabedais às ocorrências de maior importância” (III, 559).

No que toca ao aspecto dos interesses econômicos, parece, porém, que o resultado não foi inteiramente satisfatório. A escassês de gêneros monopolizados pela Companhia se fêz sentir, logo no primeiro ano de sua existência. O abastecimento da população ficava na dependência da Companhia, e esta não soube orientar-se convenientemente. Assim, ora faltavam artigos para o consumo, ora chegavam em quantidade excedente às necessidades, sendo, porém, as Câmaras obrigadas a comprá-los.

Por outro lado, os navios eram insuficientes para o carregamento do açúcar de Pernambuco. Grandes quantidades do açúcar produzido na Capitania ficavam nos portos aguardando embarque, o que trazia, evidentemente, grave dano para os produtores. Fabri-

(10) — Brito Freyre, *Viagem da Armada*, publicação do Instituto Histórico e Geográfico de Santos, 1940.

(11) — Barão do Rio Branco, *Esmeraldas Brasileiras*, ed. do Ministério das Relações Exteriores, Rio de Janeiro, 1947.

cavam-se, então, quinze a vinte mil caixas por ano; os navios poderiam levar quando muito seis a sete mil.

Além do mais, os produtores se viam na contingência de entregar os gêneros pelos preços que os assentistas ofereciam. As dificuldades que daí se originavam eram muitas. Tornava-se, pois, necessário fazer com que se aumentasse o número de navios de modo a escoar-se naturalmente a produção pernambucana. Parece, porém, que a Companhia não deu a atenção devida a êsse problema.

Os excessos a que se entregou a Companhia teriam sido, de certo, a causa do desprestígio a que chegou. Os benefícios que o alvará de 10 de março lhe concedeu, não lhe pareceram bastante, e daí os erros em que incorreu, principalmente quanto ao aumento dos preços e à especulação com os gêneros de importação, ao passo que comprava por baixos preços os produtos regionais.

Houve mister, registra Varnhagem (12), ordenar-se que as Câmaras enviassem à Companhia, anualmente, um cômputo da porção dos artigos estancados de que carecia o consumo, no ano seguinte. Todavia, ficavam à conta das Câmaras os remanescentes que houvessem. Entretanto, a correção não satisfez, e a continuidade do descontentamento contribuiu para a abolição do monopólio, verificada posteriormente.

De fato, o regime exclusivista, implantado pela Companhia criou, como era natural, o descontentamento dos interessados no comércio livre, ao que se aliou o desgosto da população pela carência dos gêneros de que precisava. Gerou-se, em consequência, ambiente de mal-estar, que o govêrno procurava remover, fazendo concessões que descaracterizavam o monopólio da empresa. Pouco a pouco adotaram-se medidas no sentido de atenuar o poder formidável da Companhia, no açambarcamento do comércio e da produção do Brasil.

A princípio, o privilégio da navegação. O alvará de 7 de agosto de 1654 permitiu a liberdade de navegação a quaisquer navios, desde que não carregassem gêneros estancados. Conquanto não perdesse o privilégio do estanco, já se facilitava o comércio de outros gêneros a navios particulares, não da Companhia.

Depois, o caso da aguardente ou vinho de mel. Êste foi mais demorado, mais discutido, provocando representações das Câmaras das principais Capitâneas que fizeram chegar até El-Rei as queixas da população brasileira em face da situação em que vivia. Tratando-se de gênero de consumo do grosso da população, isto é, de tôdas as classes sociais, particularmente de trabalhadores e escravos, mais graves se tornaram os reflexos de sua proibição.

Apesar das ordens expedidas, no sentido de se destruírem alambiques e proibir-se a construção de novos, a população reagiu. Impedida de usar o gênero de sua preferência, não deu consumo ao

<12> — História Geral do Brasil, 3.ª ed. integral, III, p. 173/174.

artigo português. A metrópole, aos poucos, teve de reconhecer a razão dos moradores do Brasil, fazendo concessões a respeito.

Já em 1647 uma Provisão de 21 de fevereiro determinava se fizesse a extinção das fábricas de vinho de mel, aguardente e cachaça, reiterando-se através da Provisão de 13 de setembro de 1649, sob a alegação de se proceder com grande omissão e descuido no excutar aquela primeira. Nesta, de 1649, cujo texto Garcia transcreve em nota a Varnhagem (13), alude-se à representação feita a El-Rei pela Junta da Companhia de Comércio, mas, apesar de renovar-se a proibição, permite-se o seu uso aos escravos.

Assim, primeiro permitiu-se aos escravos dos engenhos o uso do vinho de mel, não podendo, porém, vendê-lo. Posteriormente suspendeu-se o estanco do vinho, fixando-se, todavia, um preço máximo para o açúcar. A questão do vinho de mel ou aguardente, porém, se prolongou por todo o resto do século XVII (14). O protesto geral, iniciado no Rio de Janeiro, manifestado depois na Bahia, mais tarde em outras capitanias, criou clima contra a proibição.

O movimento generalizado contou ainda com o apóio do Governador Geral, Conde de Atouguia, reforçando a representação feita pela Câmara do Rio de Janeiro. Esta enviou a Lisboa um procurador, Francisco da Costa Barros, que fêz entrega ao govêrno da metrópole da representação dos povos do Brasil, ao mesmo tempo que obtinha das Côrtes representarem contra os males oriundos da Companhia de Comércio.

Neste documento (15), depois de aludirem os povos à nulidade de contrato, passavam a arrolar os efeitos do monopólio, citando igualmente o não cumprimento, pela empresa, de várias disposições a que se obrigava. Das duas esquadras por ano, tinham vindo, em cinco anos, apenas três; a armada da Companhia deixou de socorrer o navio de Francisco Gomes Pinto, atacado pelos holandeses; o mesmo sucedeu, quando um navio holandês tomou um carregado de açúcar, que não foi socorrido; outros fatos eram ainda apontados pelo que “deve Vossa Magestade de justiça rigorosa mandar que a dita companhia se não continui, e assim o esperam os povos da grandeza, clemência e justiça de Vossa Magestade”.

A seguir, a representação apontava os efeitos do monopólio, ou sejam, a situação dos produtores obrigados a vender por preços muito moderado e o encarecimento da vida, citando a respeito: “Os moradores no Brasil, como a companhia lhes vende as quatro espécies por preços exorbitantes crescem tanto mais a valia dos açúcares, de sorte que vendendo antes cada arroba a 800 e 900 réis, agora o dão por preço de 1\$700, e comprados nesta forma para se venderem neste reino vem a perder os mercadores a trinta por

(13) — *História Geral*, cit., tomo III, nota 45, p. 172/173.

(14) — Cf. Lemos Brito, *Pontos de Partida para a História Econômica do Brasil*, 2.ª ed., Rio de Janeiro, 1939, p. 88, que sumaria excelentemente o assunto.

(15) — Publicado na íntegra na *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo XXV, 1862, p. 459/464.

cento; que é dano muito considerável que fará esfriar o comércio e negociação”.

A representação referia-se ainda ao próprio prejuízo sofrido pela metrópole, quer com os produtos idos do Brasil, quer também com a sua distribuição em Portugal. Mas o que ela acentuava mais decisivamente era a deficiência, no Brasil, dos gêneros estancados. Alude mesmo que em 1652 a falta de vinho foi tal que se deixou de celebrar missa.

Também sentiu-se falta de azeite, tanto que a esquadra de Pedro Jaques de Magalhães partiu sem azeite para as bitácolas dos navios e para a matalotagem, utilizando-se azeite de peixe para a iluminação, o que até então não sucedia. No Espírito Santo, a falta do produto fez com que não houvesse iluminação para o Santíssimo Sacramento, tendo um sacerdote chegado à necessidade extrema de comungar a hóstia sagrada, de modo a evitar que a mesma ficasse sem a devida reverência.

Bacalhau e farinha faltaram igualmente não só nas principais praças como nas demais, “de sorte que — afirma o documento — sendo nome e o aparato de companhia para provimento do Brasil, veio a ser na validade a sua instituição para carestia do Brasil”. Mais adiante acentua a representação a deficiência dos gêneros importados para o consumo do Brasil, e também o fato de esconderem-se gêneros para sua venda, no decurso do ano, por preços imoderados.

Por estes fatos que aqui resumimos, é que os povos do Brasil representaram contra a Companhia; e, pedindo para que ela não continuasse, apelaram no sentido de dar-se franqueamento ao comércio, tornando-o livre a todos para remédio dos danos, que se experimentam das demonstrações que se arreceam, e para utilidade das alfândegas e da fazenda régia.

Em consequência de tais pronunciamentos o monopólio que o alvará de 10 de março de 1648 assegurava à Companhia Geral do Comércio, ao lado da especulação comercial que poderia fazer com os outros gêneros de importação para a colônia, veio a lhe ser retirado. Visava a providência a facilitar a exportação desses gêneros e de outros para o Brasil no período não compreendido nos meses de saída da frota. Para contrabalançar, resguardando-se a Companhia, adotaram-se outras providências prejudiciais ao Brasil tais como o aumento das taxas de comboio e de seguros dos açúcares e a fixação de preços máximos por que este produto deve ser vendido.

O alvará de 9 de maio de 1658, extinguindo o estanco daqueles quatro produtos, fazia-o para que qualquer pessoa pudesse levá-los comercialmente ao Brasil, fora da frota da Companhia e em qualquer tempo, salvo — era a exceção estabelecida ainda em benefício do monopólio da empresa — dentro dos três meses em que a frota houvesse de sair. Neste tempo, o das frotas, poderiam os co-

merciantes particulares acompanhá-las, o mesmo fazendo na volta do Brasil.

Posteriormente, pelo alvará de 24 de julho de 1660, era reiterada a recomendação, determinando-se aos governadores e capitães mores proibirem que os navios deixassem o Brasil fora da frota. A providência tinha em mira a defesa dos barcos dos portugueses contra os corsários estrangeiros, mas o lado reverso — o de permitir a ida fora do tempo das frotas — visava, de certo, a facilitar o abastecimento das populações brasileiras, naqueles gêneros necessários ao seu consumo, em tôda a época do ano.

As reclamações partidas da colônia eram justamente contra a escassês de produtos, sempre sentida no país, pela ausência aqui daqueles artigos, cujo monopólio Portugal mantinha no abastecimento do Brasil. De par disso, observa-se mesmo no país a deficiência dos gêneros de subsistência, em razão do privativismo da monocultura, concentrada a produção, de modo geral, no açúcar.

O interêsse de Portugal, tendo em vista a necessidade de manter em alta quantidade a produção do açúcar brasileiro para o consumo mundial, era evitar que se desviasse dêsse para outros — os produtos de subsistência da população brasileira — o trabalho colonial. A escassês da mão de obra era evidente, e os negros importados o eram geralmente para a agricultura da cana e indústria do açúcar, porquanto os outros artigos não rendiam suficientemente para a manutenção da grossa escravaria. Era o monopólio do comércio aliado à monocultura da produção.

O excesso de cuidado da coroa portuguesa no contrôle do produto brasileiro chegava ao ponto de proibir que os navios saídos da colônia americana tocassem em mais de um pôrto. E' o que se encontra no alvará de 20 de dezembro de 1632. Nele, para "evitar o dano, que se segue a minha Fazenda nos direitos, que na Alfândega desta Cidade se hão de pagar de vinte por cento das mercadorias, que das partes do Brasil, e outras conquistas dêste Reino vem para êle dirigidas", mandava El-Rei aos Provedores de sua Fazenda no Brasil e demais conquistas, e aos Officiais das Alfândegas "não dêem despachos aos Mestres dos Navios, que dêle partirem para muitas partes senão para uma só". Evitar-se-ia, com esta medida, o prejuízo já experimentado, em fraude dos direitos da Real Fazenda, de se pagarem menos direitos em outros portos que o que havia de ser pago no de Lisboa (16).

A Companhia de Comércio do Maranhão.

Vivia ainda a Companhia Geral do Comércio do Brasil quando se criou a Companhia de Comércio do Maranhão, em 1682, cabendo-lhe o exclusivo comércio no Estado do Maranhão. O estanco

(16) — Cf. *Documentos Históricas*, vol. XIV da série da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, 1930, p. 127/129.

que lhe era concedido, como igualmente cabia, no Estado do Brasil, à Companhia Geral do Comércio, era apenas uma aplicação, em ponto maior, do que parceladamente se fizera com determinados produtos. Variava essa concessão conforme o produto e ainda os interesses de cada região. Assim o sal, a pesca das baleias, os couros, o tabaco, etc. tinham aqui ou ali sido estancados.

No caso da Companhia do Comércio do Maranhão tinha ela o monopólio de certos produtos e a atribuição de introduzir, no Estado, dez mil negros. Esta última providência visava, de certo, a contentar os lavradores maranhenses, em virtude da campanha e da luta da Companhia de Jesús contra a escravização do indígena. Para suprir a mão de obra da lavoura, que era baseada no elemento indígena, procurou fazer-se, a exemplo do que ocorria no Estado do Brasil, a introdução, em grande escala, do escravo negro.

Assim, não apenas se aumentaria a mão de obra como também se evitariam o descontentamento e o mal-estar existente na população maranhense, mormente entre os proprietários agrícolas, pela carência do indígena, defendido e preservado pelos S. J. através das leis que o Padre Vieira, com sua influência, obtivera da corte lusitana. A entrada do escravo negro atenuaria a situação e proporcionaria trabalhadores para a lavoura.

Talvez, por isso, Berredo tenha admitido que a idéia da criação da Companhia fôsse aceita sem contradição pelos moradores (17); é um depoimento, aliás, quase contemporâneo dos fatos. E acrescentou: “porque influídos todos nos alvoroços de tantas novidades, não tiveram lugar para as ponderações do gravíssimo dano, que lhes ameaçava na prática dêle no ambicioso procedimento de uma tal companhia”.

O cronista setecentista compreendeu, não há negar, a verdade da idéia, o que mais tarde veio a ser repetido por Frei Francisco de N. S. dos Prazeres Maranhão, ao registrar que a Companhia foi bem aceita pelos moradores, “que não ponderaram logo quanto ela se opunha aos seus interesses” (18).

Criou-se, pois, a Companhia do Comércio do Maranhão, dando-se-lhe o monopólio do comércio do Estado do Maranhão. O alvará de 12 de fevereiro de 1682, fixando as condições do estanco concedido, estabelecia, em resumo, que, durante o prazo de vinte anos, seriam introduzidos dez mil negros, à razão de quinhentos por ano, devendo ainda os assentistas importar tôdas as fazendas e gêneros necessários para o consumo dos moradores, de seus estabelecimentos, fábricas e lavouras.

Os negros e as fazendas e gêneros serão vendidos ao preço da tabela que acompanha o alvará. Dêstes preços, podemos destacar

(17) — *Anais Históricos do Maranhão*, 3.^a ed., Florença, 1905, II, p. 233.

(18) — *Paranduba Maranhense*, ed. da “*Revista de Geografia e História*”, São Luiz, 1947, p. 94.

os seguintes: um negro, peça da Índia, 100:000 réis; os outros, conforme a qualidade; baeta, 1:400 réis o côvado; pano de linho ordinário, 600 réis a vara; serafina, 800 réis o côvado; chamalote de uma largura, 1:600 réis o côvado; gorgorão, 1:600 réis o côvado; primavera, 1:800 réis o côvado; calamaço, 1:600 réis o côvado; tafetá, 700 réis o côvado; ferro, 14:000 réis o quintal; aço, 400 réis a libra; cobre, 1.000 réis a libra; facas, 600 réis a dúzia; velório de massa, 4:000 réis cada massô; dito de vidro, 2:000 réis.

Os moradores faziam o pagamento a prazo; entretanto, era-lhes proibido o comércio com quaisquer outras pessoas, não podendo ninguém levar ou mandar ao Estado navios, negros, fazendas ou gêneros. O navio que infringisse tal disposição seria confiscado. Os assentistas, a cujo cargo ficava todo o suprimento da população, obrigavam-se a fazer navegar todos os anos ao menos um navio do Pará e outro do Maranhão para Lisboa.

Poderão os moradores mandar alguns gêneros de sua conta ao reino para tornar o produto em prata, ouro ou pataca, desde que fôsse consignados aos contratadores, que nada percebiam de comissão por seu trabalho. Nenhuma autoridade se intrometia com o contrato, senão para dar à sua execução ajuda e favor que lhe fôr requerido.

Outras disposições fixavam os preços pelos quais deviam ser pagos os produtos da terra. O pau bravo do Maranhão não sofria alteração, continuando a ser pago à razão de 12 mil réis por quintal. O tabaco fino será pago a 1.600 réis a arroba; sendo ruim, perdia o valor, não se obrigando os contratantes a recebê-lo. O cacau colhido em sazão, maduro, e não verde, valia a 4:000 réis a arroba, pagando-se o inferior conforme sua qualidade. O cravo era pago à razão de 6:000 réis a arroba.

Findos os vinte anos do estanco, tôdas as dívidas dos moradores, referentes a negros ou fazendas, serão cobradas executivamente como fazenda real, preferindo esta cobrança à de qualquer outras dívidas que os moradores devam, salvo sempre os prazos que ainda depois dos vinte anos se venceram. Tal, no resumo que nos dá João Francisco Lisboa (19), o alvará de 12 de fevereiro de 1682 criando o estanco no Estado do Maranhão.

Cêdo fizeram sentir-se os efeitos da exclusividade comercial da Companhia, à cuja existência não faltava o apôio dos jesuítas, com o que maior se tornava o descontentamento da população. Agravava-se êste descontentamento pela não entrada dos escravos prometidos, que, quando vinham, eram vendidos por preços superiores aos previstos. As mercadorias importadas se apresentavam de má qualidade e os produtos da terra eram pagos por preços baixos(20). Tal situação criava e agravava um mal-estar econômico,

(19) — Obras de João Francisco Lisboa, São Luiz do Maranhão, 1865, III, 418/423.

(20) — Cf. João Lúcio de Azevedo. Os jesuítas no Grão Pará, Lisboa, 1901, p. 117/118.

daí nascendo a idéia revolucionária que se consubstanciou no movimento chefiado por Manuel Bequimão.

A rebelião de 1684 visava mais diretamente aos jesuítas, é certo, mas com isto queriam os moradores ter liberdade para obterem índios par o trabalho da lavoura. Da mesma forma libertar-se-iam do poderio da Companhia do Comércio, podendo comerciar livremente, em condições que não asfixiassem a situação econômica já de si bastante extenuada.

Novas idéias de monopólio no século XVIII.

Como no século XVII, muito embora a ineficácia da experiência, no século XVIII novamente se tentou o monopólio por meio de Companhias de Comércio. Realizou-o o governo do Marquês de Pombal, cuja atuação, no que toca à economia brasileira, resumiremos a seguir, antes de estudar o papel desempenhado pelas duas empresas mercantis que, na segunda metade do século, exerceram a exclusividade do comércio no Brasil: a do Maranhão e Grão Pará, criada em 1775, e a de Pernambuco e Paraíba, criada em 1759.

Ao iniciar-se o século XVIII atravessava o Brasil uma das mais sérias crises em sua vida econômica. Vinha ela agravando-se desde os fins da centúria anterior, expressa, principalmente, pelo constante decréscimo de sua exportação. O açúcar, produto básico da economia nacional, entrara em declínio na sua exportação, que caíra de 3.800 mil libras em 1650 a 1.900 mil libras em 1700; em 1710 chegara a 1.600 mil libras.

A concorrência estrangeira, com o desenvolvimento da produção antilhana, era de certo a causa mais acentuada a determinar esta situação. Ocorreriam, igualmente, fatores internos, não sendo de esquecer os pesados impostos que recaíam sobre o produto nacional, mal saído das dificuldades, das destruições, da perturbação, quando da reação contra o domínio holandês.

Muito expressivo a este respeito é o parecer de João Peixoto Viegas, no qual alude aos excessivos impostos que recaíam sobre a lavoura brasileira, em particular sobre o açúcar. Além disso o açúcar se fazia ruim, agravando-se sua péssima qualidade com a demora das frotas e a viagem para Portugal, onde já chegava velho. A ruína do comércio vinha justamente de ser o açúcar a base desse comércio. Para melhorá-lo sugeria Viegas tirar-se a causa que originou o mal: acabarem-se os rigores do estanco do tabaco, aliviar-se o açúcar dos direitos que lhe carregaram no tempo em que tinha grande preço (21).

Este declínio do comércio açucareiro atingiu às duas primeiras décadas do século XVIII, quando começou a melhorar, ao mesmo tempo que se iniciava, sempre em ascensão o surto da exploração

(21) — In *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. XX, 1898.

de ouro, cuja concorrência vai determinar a baixa na produção e saída do açúcar. No que toca a Pernambuco, principal centro de produção açucareira, encontraremos em Oliveira Lima uma síntese da situação. São dêle estas palavras em que mostra a queda do comércio açucareiro de um a outro século: “A produção anual do açúcar, principal senão única riqueza da capitania, e gênero do qual, segundo as estatísticas, em cuja fidelidade não se pode inteiramente confiar, eram exportados do Brasil logo em seguida à expulsão dos holandeses mais de cem milhões de libras aos preços de 960 e 1.120 réis a arroba, baixara nos meados desse século (refere-se ao XVIII) a oitenta milhões de libras, e a pouco mais de metade de dezesseis anos depois, descendo ao mesmo tempo os preços a tal ponto que no fim do século dava-se a arroba por 120 e 100 réis” (22).

A ascensão do ouro concorria internamente para a queda da produção e, em consequência, do comércio do açúcar.

A exportação de ouro fôra de duzentas mil libras em 1690 para atingir 600 mil em 1710; em 1730 ultrapassava de um milhão de libras. Este crescimento vertiginoso contribuía para incrementar a queda da produção açucareira por causas já bastante estudadas, entre elas a evasão da mão-de-obra escrava dos engenhos para as minas.

Quanto à produção de ouro, Calógeras estima em mil toneladas o total produzido desde o descobrimento até os começos do século atual (23). Em Normano, encontram-se dados que esclarecem a quantidade produzida em todo o século XVIII, ou sejam 855 toneladas, quase tôda a produção de quatro séculos. Naquela centúria a total produzido reflete um ciclo de crescimento até a década de 1760 e de declínio a partir dêste ano. São êstes os dados divulgados por Normano (24):

<i>Períodos</i>	<i>Kg</i>	<i>Média anual (kg)</i>
1691-1700	15.000	1.500
1701-1720	55.000	2.750
1721-1740	177.000	8.850
1741-1760	292.000	14.600
1761-1780	207.000	10.350
1781-1800	109.000	5.450

De modo geral, a situação do comércio brasileiro era, no começo do século XVIII, de franco declínio. De cêrca de 4 milhões de libras em 1650 foi diminuindo o valor da exportação brasileira até chegar mais ou menos a 2.400.000 em 1680, girando em tórno

(22) — Pernambuco, seu desenvolvimento histórico, Leipzig, 1895, p. 208/209.

(23) — As Minas do Brasil e sua legislação, vol. I, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1905, p. 225.

(24) — Evolução Económica do Brasil, Cia. Editora Nacional, São Paulo, 1939.

dêses números nos decênios subseqüentes. Em 1770 é de 2.500.000 libras, começando então a ascender, em face da contribuição do ouro. Em 1720 é de 3 milhões de libras subindo até a década de 1760, quando começa a oscilar, entrando em declínio até 1790. Neste período reinicia a ascensão, sempre contínua, até a Independência.

Ao aproximar-se a segunda metade do século, o Brasil estava em pleno apogeu da exploração aurífera. Portugal esbanjava o ouro e o diamante do Brasil. Em 1750 ascendeu ao Reino de Portugal D. José I. Com êle se inicia o governo de Sebastião José de Carvalho e Melo, chamado para o Ministério dos Estrangeiros e Guerra, e logo, pela sua influência, pela sua fôrça, pela sua insinuação, passando a absorver a atuação dos demais ministérios.

Desde os primeiros anos de seu governo acentuou-se a diretriz seguida por Pombal na economia portuguesa, isto é, o critério de conceder o monopólio do comércio em geral ou de produto em particular a pessoas ou emprêsas mercantis, organizadas para êsse fim. Em 1753 Feliciano Velho Oldemburgo teve o monopólio do comércio da Índia e da China, que até então se mantivera livre. Criou ainda Pombal o monopólio do sal e autorizou a encampação da companhia de pesca de baleias, sediada esta em Santa Catarina. E assim o monopólio caracterizava o sistema de exploração comercial implantado pela política pombalina.

A rigor, o fato não era uma novidade; apenas continuava a política a que sempre se viu preso o Brasil, na exploração de sua riqueza, sujeita ao exclusivismo do comércio com a metrópole, ora pela exploração direta, ora pela concessão a pessoas ou emprêsas. Foi o que se verificou no século XVII, e agora, no XVIII, com Pombal, reiniciava-se a experiência.

Das companhias citadas interessam-nos as que se relacionam com o comércio do Brasil, uma monopolizando a vida das capitânicas do extremo norte, sujeitas ao seu bel-prazer, outra, monopolizando, nas capitânicas de Pernambuco e Paraíba, a importação e a exportação, em evidente prejuízo dos colonos. Passaremos a apreciá-las mais detidamente.

A Companhia do Comércio do Grão-Pará e Maranhão

A Companhia Geral do Comércio do Grão-Pará e Maranhão requerida em 1754 foi confirmada por alvará de 7 de junho de 1755. O prazo de duração foi fixado em vinte anos, contando-se a partir da saída do primeiro navio de Lisboa. Êste fato verificou-se em 26 de abril de 1756, quando a caminho do Brasil partiu da metrópole a primeira frota da Companhia.

O capital e fundo da companhia era de 1.200 mil cruzados. Suas ações sòmente podiam ser tomadas por nacionais ou natura-

lizados . Seu objetivo era estimular o comércio das duas capitâ-
nias, cuidando igualmente de fazer progredir a lavoura e o povoa-
mento do território. O definhamento em que se encontrava a agri-
cultura do Maranhão e Grão-Pará era o principal motivo para as
atividades da empresa, no sentido de melhorá-la, restabelecendo-a
e ampliando-a. Para isso lhe eram assegurados vários privilégios,
entre eles o do monopólio do comércio.

Menos de um ano depois da fundação, novos privilégios foram
concedidos à Companhia, pelo alvará de 6 de fevereiro de 1757.
Aumentavam-se-lhe assim os característicos da exclusividade, acentu-
ados principalmente pelo controle absoluto que a companhia
passava a ter de todos os negócios das capitânicas, influenciando em sua
vida interna.

Sintetizou João Lúcio d’Azevedo o poderio econômico enfei-
xado na recém-nata Companhia. O monopólio da navegação, o das
importações e exportações e o tráfico dos negros eram os três esteios
fundamentais da empresa. Os homens de negócios que a detinham,
à sua direção, tornavam-se os únicos poderes a ligar econômica-
mente a metrópole à colônia. “Entre o reino e as duas capitânicas,
só eles podiam navegar, só eles compravam e vendiam. Pediram e
obtiveram um fôro especial, isenções diversas, honrarias variadas.
Estabeleceram seus armazéns em edifícios públicos, cedidos por
empréstimos e em casas particulares, de onde despejaram, por ex-
propriação, os legítimos donos. Grangearam concessões de terras, li-
cenças para o corte de madeiras, e a faculdade de levantar gente de
mar e guerra” (25).

A Companhia, porque se tornava comprador único, era o ár-
bitro de todos os negócios; fixava preços de compra e os de venda;
determinava as percentagens de lucros nas transações. O monopó-
lio abrangia todos os possíveis meios de contacto entre a metrópole
e as duas capitânicas do norte do Brasil.

Em Portugal a idéia da Companhia não foi recebida satisfato-
riamente. Contra ela manifestou-se a Mesa do Bem Comum, recla-
mando, em memorial entregue a El-Rei, contra a sua criação. Pom-
bal, entretanto, respondeu, prendendo os membros da Mesa, dester-
rando a uns, a outros mantendo nos cárceres de Lisboa. Num dê-
les veio a ser morto pelo terremoto de 1755 o regedor João Tho-
maz de Negreiros, advogado que redigiu o memorial, enquanto os
outros foram liberados pelo perdão geral dado após a hecatombe.

No fundo, agitavam-se também contrários ao monopólio os
inglês, cujo comércio de produtos industrializados se fazia com
o Brasil por intermédio da feitoria inglesa em Portugal. Esta ma-
nifestação mais acentuada revelou-se quando da criação da Com-
panhia Geral do Comércio de Pernambuco e Paraíba, como a seu
tempo veremos. Os preços, fixados livremente pelos ingleses, em

(25) — Estudos do História Paraense, Pará, 1893, p. 52.

face de possível concorrência, passaram a ser arbitrados pelas Companhias, e daí um dos aspectos dos prejuízos que a empresa trazia a seus interesses.

Prevendo que com tal descontentamento recebessem a Companhia os habitantes das capitanias, a exemplo do que sucedera no século anterior, a carta régia de 4 de agosto de 1775 determinava ao governador e capitão-general do Pará, Francisco Xaxier de Mendonça Furtado que, caso se verificasse qualquer tentativa de sublevação, “mandasse prender prontamente as pessoas que fôsem cabeças dela, tirasse exata devassa dos que houvessem concorrido por semelhante delito, pronunciasse os culpados, procedesse sumariamente contra êles, sentenciando-os com as penas estabelecidas pelas leis, e executasse, sem demora, as sentenças, que se proferissem”.

Tratando-se de cavalheiros das ordens militares, fôsem remetidos par Lisboa, com o rol das culpas apuradas; tendo o rebelde fôro de moço fidalgo e daí para cima, fôsse comunicado ao governo do Reino, suspendendo-se a execução da sentença — esclarecia ainda a carta régia de 4 de agosto.

Outras recomendações eram feitas pelo governo português, ou melhor pelo próprio Marquês de Pombal, como as que dizem respeito a possíveis pronunciamentos de religiosos. Em carta de 10 de agosto de 1755 ao governador da capitania recomendava coibir que os regulares usassem o púlpito para pregar contra a criação da Companhia, avisando-se aos prelados para os mandar logo embarcar.

A carta régia da criação da Companhia chegou ao Maranhão a 28 de setembro de 1755, e logo no dia seguinte era lida e publicada perante o povo. Não há notícia de qualquer ação de represália popular contra a empresa, salvo a oposição que os jesuítas lhe moveram. A rigor, a Companhia não seria prejudicial aos colonos, porque a idéia da introdução de escravos africanos viria atenuar a deficiência de mão-de-obra, já escassa com a mortandade indígena, a fuga de tribos e a atividade jesuíta a impedir mais volume de escravização.

Dada a finalidade da Companhia foram invertidos nas capitanias do Pará e Maranhão grossos cabedais, esgotando-se, com as avultadas transações realizadas, o capital da empresa. A par disso, forneceram-se aos lavradores escravos, ferramentas, mantimentos, e, no primeiro ano, o necessário para o custeio das despesas de plantio e colheita. Ao ser abolida em 1778, pode-se dizer que estavam inteiramente esgotadas suas reservas, e a liquidação das contas durou muitos anos.

Varnhagem salienta que a Companhia Geral do Comércio do Grão Pará e Maranhão “fêz surgir estas duas capitanias do definhamento em que jaziam” (26). O historiador brasileiro é in-

teiramente favorável à atuação da Companhia, salientando os aspectos positivos de sua existência, entre os quais destaca, de um lado, a introdução do arroz no Maranhão e seu rápido desenvolvimento, e, de outro lado, o progresso da cultura do algodão que a partir de então muito se expandiu.

Quanto ainda ao algodão, muito favoreceu ao seu melhoramento a introdução das máquinas nas fábricas, com o que se aperfeiçoava o seu preparo. Do arroz foi introduzido o chamado “arroz da Carolina”, que embora já conhecido na Capitania, somente com as sementes plantadas em 1776, teve o seu cultivo melhorado. Neste mesmo ano foram exportadas para Lisboa 2.847 arrobas.

Segundo os dados de César Augusto Marques a exportação do Maranhão, no período de 1760 a 1771, traduziu-se, no que toca ao arroz e ao algodão, em 4.437 arrobas para o primeiro produto, e 112.339 arrobas para o segundo. Nos 22 navios que saíram em 1783 do Maranhão para Portugal foram 64.159 arrobas de arroz, e 49.756 arrobas de algodão, números êstes que cresceram cinco anos depois, em 1788, para 313.434 arrobas e 63.510 arrobas, respectivamente (27).

Promoveu também a Companhia a construção de uma fábrica de soque de arroz, montada junto ao rio Anil. Paralelamente se distribuíram sementes por todo o interior da capitania. Mais tarde foram construídas mais três dessa fábricas ou moinhos, cujo trabalho fundamental era tirar a primeira casca de arroz. Outros foram ainda projetados e iniciados.

Todavia, os moinhos não davam conta da quantidade de arroz para descascar. Em 1772 o total da colheita foi de 64.959 arrobas; em 1774 exportaram-se 102.944 arrobas. No primeiro daqueles anos, a exportação restringiu-se a 30.194 arrobas, em virtude de não terem os moinhos capacidade para descascar tôda a produção.

O algodão teve, com a companhia de comércio, sua exportação facilitada, ou melhor permitida, porque o produto maranhense se encontrava até então com sua saída proibida. A primeira quantidade saiu em 1760, e constou de 651 arrobas. Já vimos os volumes de sua exportação em outros anos. Em virtude de abusos e prevaricações verificadas no produto, foi determinado que cada lavrador colocasse nas sacas de sua produção o seu nome ou marca que o traduzisse, depositando-se a contramarca na Alfândega para confrônto. Seriam punidos os que não cumprissem tal determinação.

Tudo isso não impediu, entretanto, que se verificasse, por outro lado, o aspecto negativo do monopólio exercido pela Companhia. Em primeiro lugar, a escassez de gêneros. Seria já de si bastante este ato, se compreendermos a sua importância imediata para a população. Agravava esta escassez o barateamento dos gêneros

(27) — Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão, 1870, p. 148.

da terra, isto é, o pouco preço que a Companhia pagava pela produção regional.

O decréscimo da mão-de-obra indígena correspondia ao pequeno volume de entradas de escravos negros; estes em pouco número vinham, e, quando chegados, eram em condições quase inaccessíveis aos colonos, cujos recursos se tornavam diminutos para a aquisição do trabalhador africano. Este, por sua vez, chegava com a agravante de se encontrarem doentes, desembarcando em péssimo estado de saúde.

Em carta de 2 de agosto de 1759 para o Reino o governador do Pará informava desta situação, ao narrar a viagem que fizera o navio "N. S. da Conceição", chegado àquela capitania com carregamento de negros de Angola. Dos quinhentos embarcados morreram na viagem 132; os restantes 368 "todos vierão com febres, etão magros que mais parecião esqueletos que pessoas viventes". O governador adianta que três causas concorreram para tal quantidade de mortes: o terem sido embarcados em Angola já doentes, muitos até com bexigas; o ter sido o navio carregado com maior lotação que a possível; e o serem, na maior parte, da nação Moxicongas, "que são os da mais ínfima reputação por serem summamente mortais, e todos tão moles que pessoa nenhuma se resolve pello Brazil acomprallos a menos de ser por pressos muito modicos" (28).

E apesar disso, foram vendidos em dez dias, vindo alguns a morrer já em poder dos compradores, originando-se daí grande prejuízo com as despesas havidas e não compensadas. Era outro aspecto do descontentamento a criar-se, a desenvolver-se, a acentuar-se na população.

Não faltava a esta o estímulo da ação dos S. J. contrários ao monopólio da Companhia. E isto não como religiosos em si, mas como negociantes, que sentiam os efeitos da concorrência, esta garantida pelo exclusivismo do comércio. Vedava-se-lhes aos jesuítas, observa João Lúcio d'Azevedo (29) o comércio que faziam, não pela ganância ou pelo utilitarismo, mas para a manutenção das missões, escolas, hospícios, com o produto dos gêneros vendidos. "Os gêneros, que os índios, seus neófitos, extraíam da terra, o tabaco, o açúcar, o algodão eram remetidos à Europa, e as somas aplicadas à despesa comum" — acentua o mesmo autor.

Das atividades comerciais dos S. J. dizem melhor documentos contemporâneos, ao fixá-las, mostrando sua realização, e o quanto de vantagens auferiam os padres. Um ofício do governador do Pará mostrava que, apesar dos descaminhos do comércio, havia sido apurado bom resultado, e acentuava: "E quanto este anno em que o Commercio teve todos os descaminhos que já participei a V. Ea. produzio huma tal soma, qual seria a dos annos em que os mes-

(28) — Carta de 2 de agosto de 1759, in *Anais da Biblioteca, o Arquivo Público do Pará*, tomo VIII, Pará, 1913, ps. 59/60.

(29) — *O Marquês de Pombal e a sua época*, Lisboa, 1909, p. 198.

mos Religiosos da Companhia carregarão por sua conta sinco, seis mil arrobas de cacáo, e todos os mais generos a porporção como Exa. havia de constas pellas relaçoens tiradas da Fazenda Real que lhe mandei pelo Hyate” (30).

E mais adiante, reportando-se aos direitos entrados, falava acêrca das isenções de que gozavam os padres: “Também devemos contemplar em utilidade da Fazenda Real os direitos das grossas carregaçoens que fazião para esse commercio atitulo de viatico estes Religiosos, cujas fazendas, nem em Lisboa pagavam direitos de sahida, nem aqui de entrada, cujo cálculo he impossivel fazerse”.

De modo que não seria de estranhar a luta surda, quando não possível aberta, entre o poder da Companhia de Comércio, apoiado em Pombal, e o da Companhia de Jesús. Duas forças se defrontavam, e muito embora contra a última se situassem os colonos, logo êstes viram os prejuizos que lhes advinham da exclusividade commercial a cargo da outra. Em que pesem a tais divergências o facto é que na campanha contra a Companhia de Comércio, iniciada pelo Padre Belestes S. J., no célebre sermão proferido em Lisboa mal fóra ela fundada, prosseguia e aumentava na colônia.

Teria sido, tudo o indica, êste um dos fatôres a acirrar o ódio pombalino contra a legião loiolista, aliado a outro não menos relevante para o poderoso Secretário de Estado: o da libertação dos índios das missões jesuíticas, pela qual se empenhava, contra a Companhia de Jesús, que defendia a liberdade do indígena. Os dois fatos juntaram-se e constituíram a chama a tocar o barril de pólvora da luta entre as duas forças.

A Companhia de Comércio terminou vencendo a Companhia de Jesús; viu-se esta, em 1759, expulsa do território português. Do Brasil tiveram também de sair os inacianos, deixando interrompidos os trabalhos a que se haviam dedicado intensamente em benefício da colonização. No setor do ensino, seu desaparecimento, apesar da divergência que se possa oferecer à orientação didáctica imprimida, pode-se admitir ter sido prejudicial. Alguns anos depois de expulsos os padres, em 1761, somente em Pernambuco, em todo o território brasileiro, havia professor régio.

Em campo livre, portanto, pôde a empresa desenvolver suas atividades, ampliando o emprêgo de recursos no fomento da agricultura, em particular do arroz e do algodão. Quanto ao açúcar, porém, sua produção desapareceu. Muito embora não tivesse crescido de importância a produção açucareira no Maranhão, constituiria entretanto, a construção de engenhos e o plantio da cana o esteio sobre que assentou a colonização e conquista da região.

De fato, na expansão colonizadora do nordeste brasileiro, irradiada de Olinda, constitui o canavial o eixo de sedentariedade. Para lutar contra os franceses e expulsá-los havia mister fincar-se na

(30) — Carta de 22 de novembro de 1757, in *Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará*, tomo VI, Belém, 1907, p. 17.

terra, povoá-la, colonizá-la, criar uma sociedade; fizeram-no os pernambucanos, de Olinda para cima, com base no engenho de açúcar a exemplo dos bons resultados obtidos da Capitania de Pernambuco. E' certo que motivos diversos impediram, no decorrer dos tempos, maior desenvolvimento da economia açucareira da região, mas ela existiu e prosperou.

Já em 1628 contavam-se engenhos no Maranhão e dois outros estavam principiados. Plantava-se cana, apesar de não ser a terra própria ao cultivo. Fabricava-se açúcar. Breve a produção decaiu, mas continuou existente, ao que parece, com maior relêvo nas missões jesuíticas, de onde saíam as quantidades exportadas. No meado do século XVIII, pouco antes de criada a Companhia de Comércio, lamentava a Câmara a escassez a que chegara, na produção do gênero, a Capitania. O ofício de 14 de dezembro de 1754, dirigido ao Ouvidor-Geral, Manuel de Sampaio, dizia a certa altura: "E' pública e geral a pobreza desta cidade, na qual se não achava senhor de engenho algum com fábrica, que pudesse dar aumento de açúcares, e apenas haviam alguns molinetes, que fabricavam más aguardentes, e por curiosidade algum pouco de açúcar para suas casas e algum particular seu, e por isso não é possível a eleição de procurador" (31).

Contudo, saía açúcar do Maranhão nas frotas da Companhia. Na de 1759, figuravam 11.289 caixas. Também no Pará produzia-se açúcar, se bem que em quantidade pequena. A produção das capitanias açucareiras, como era o caso de Pernambuco, Bahia e Paraíba, não somente mais abundante como de melhor qualidade, impedia o desenvolvimento da cultura naquelas outras.

Depois de um surto de grande prosperidade, a Companhia entrou em estado de decadência, com seus negócios mais ou menos paralizados. Isto não impedia, entretanto, que continuasse a manter-se em contacto com os portos que lhe eram exclusivos, trazendo mercadorias do reino e para este levando as de produção regional. Ainda no govêrno de Pombal, terminado o prazo de sua duração, os privilégios não lhe foram renovados, continuando a viver a Companhia, se bem que em fase de franco declínio.

Pouco depois da queda do Ministro de D. José I, quando começou a "viradeira", era ela extinta, o que sucedeu pela Resolução régia de 25 de fevereiro de 1778. A liquidação de suas contas, porém, durou anos. O comércio de Portugal, ao que refere João Lúcio d'Azevedo, bradou em regozijo, e em ação de graças os negociantes fizeram celebrar Te-Deum.

A Companhia do Comércio de Pernambuco e Paraíba

Em 1759 foi criada a segunda companhia privilegiada que, no período pombalino, monopolizou o comércio brasileiro: a de Per-

(31) — César Augusto Marques, *Dicionário*, cit., p. 33.

nambuco e Paraíba. Sua criação foi pedida por homens de negócio de Lisboa, Pôrto e Pernambuco, e seus estatutos, constantes de 63 parágrafos, tiveram aprovação por alvará de 13 de agosto de 1759.

Da mesma maneira já verificada quando da constituição da Companhia do Maranhão e Grão-Pará, a criação da de Pernambuco e Paraíba levantou protestos e críticas. E' certo que menos positivos e eloqüentes que os da vez anterior. Agora os maiores afetados eram os ingleses que, através de sua feitoria em Lisboa, se mantinham em contacto comercial quase permanente com as duas capitanias nordestinas.

O abastecimento de produtos ingleses era feito por intermédio de comerciantes portugueses e a crédito. No crédito se baseava o êxito deste comércio, porquanto, como registra Southey, "fazendo a frota uma só viagem por ano, tinham os mercadores portugueses de aguardar a remessa do produto dos gêneros para poderem pagá-los, e nem sempre eram regulares ou certas essas remessas" (32).

Mercadorias e capitais ingleses estavam envolvidos no comércio com o Brasil; de modo que a constituição da nova Companhia vinha afetar diretamente a situação deste comércio, baseado no crédito. Por outro lado, os próprios mercadores ingleses ficavam à mercê da Companhia. Em grande parte, seus artigos eram fabricados para o Brasil, e como a Companhia se constituia árbitra dos preços, estes ficavam ao sabor dos interesses da empresa. Desapareciam os competidores e os produtos se sujeitavam a ficar retidos nos armazéns.

Esta situação refletiu, evidentemente, no comércio mantido pelos ingleses; passavam estes a sujeitar-se às exigências, quando não ao esquecimento, da Companhia, na compra de seus produtos. Desde que esta tinha o exclusivo do comércio, já os ingleses não podiam, diretamente ou por intermédio dos negociantes lusos, comerciar com Pernambuco e Paraíba.

De acôrdo com o parágrafo 10 dos Estatutos, tinha a Companhia privilégio para fabricar navios, mercantes ou de guerra, podendo para isso cortar madeiras, nas quantidades precisas, no Pôrto, Alcazar do Sal e em outras partes. De três milhões e quatrocentos mil cruzados era o capital da Companhia de Pernambuco e Paraíba, dividido em 3.400 ações de quatrocentos mil réis cada uma. O pagamento das ações poderia ser feito em dinheiro ou em gêneros. No ano seguinte ao da fundação, o capital já estava totalizado.

Ao lado do monopólio do comércio nas duas capitanias, de outras vantagens dispunha a Companhia, inclusive a isenção do pagamento de 1% sobre o ouro ou dinheiro ido de Pernambuco, em suas frotas. A Companhia era vedado vender os gêneros que transportasse, por miúdo, isto é, a retalho. Assegurado que lhe era

(32) — *História do Brasil*, trad. de Luís Joaquim de Oliveira Castro, vol. VI, Rio de Janeiro, 1862, p. 133.

o comércio exclusivo de Pernambuco e Paraíba, ninguém poderia levar daí mercadorias, gêneros ou frutos, excetuados os do comércio daquelas Capitânicas para os portos do sertão, Alagoas e rio de São Francisco; êste comércio era deixado livre a tôdas e quaisquer pessoas.

Quanto ao embarque de mercadorias, desde que não houvesse acôrdo quanto aos preços de seus gêneros, poderiam os lavradores e fabricantes embarcá-los para Portugal, consignados à Companhia. Ninguém mais, porém, poderia embarcar gêneros para Portugal, pois mesmo aos lavradores e fabricantes era preciso provar serem os produtos de sua agricultura ou fábricas, e não comprados, para evitar o contrabando e travessia ao comércio da Companhia (33).

Enormes eram assim os privilégios de que gozava a Companhia. Em seu favor derogaram-se leis de interesse geral. Todo o comércio das duas capitânicas ficava na dependência exclusiva da Companhia, cabendo-lhe não somente controlá-lo nas entradas e saídas, como ainda regulá-lo através de leis e juizes de sua confiança.

Os gêneros produzidos somente podiam ser transportados nos navios da Companhia, e os agricultores para tal fim pagavam altas despesas; se por êste lado não poderiam vender diretamente seus produtos em Portugal, por outro lado não podiam também vender a quem melhores preços lhes oferecessem.

Constituiu-se o agricultor verdadeiro servo da Companhia, conforme assinala Maximiano Lopes Machado, em sua já citada *História da Paraíba*; para ela trabalhava e dela recebia a roupa e o alimento, ainda sob as mais duras imposições. O comércio restringia-se à atividade da Companhia e dêle dependia a prosperidade das capitânicas.

Para dar início às suas atividades, a Companhia comprou a corveta "Nossa Senhora da Madre de Deus", logo mandada de aviso de Lisboa para Pernambuco, com a notícia da criação da empresa. Levava a frota carregamento de fazendas e outros gêneros, no valor de 6:643\$616; o valor do barco fôra 4:200\$000. A viagem, porém, foi infeliz, pois a corveta naufragou na costa da Ilha de Gorée, a 15 de dezembro de 1759, perdendo-se tudo.

Em abril de 1760, partiu nova frota, levando segunda via da comunicação e nova carta da direção da Companhia. Importava o carregamento, de secos e molhados, em 208:860\$054, figurando entre os gêneros remetidos medicamentos, drogas, boticas, etc. A carta, em que se anunciava a criação da Companhia, datada de 4 de abril de 1760, pormenorizava os intuios da empresa.

Anunciava o documento a preocupação de aumentar as fábricas e engenhos das capitânicas, salientando que a criação da Companhia viria estimular o desenvolvimento econômico da região. "He escuzado pormos na lembrança de V. M." — dizia a carta que fôra

(33) — Maximiano Lopes Machado, *História da Província da Paraíba*. Paraíba, 1912, ps. 450/451.

perdida no naufrágio de 1759, dirigida à direção de Pernambuco — “as muitas e solidas razoens que ocorrem para mostrar, como por este meyo terão os Engenhos de Assucar, e toda a demais Agricultura, e industria, maior augmento, havendo uma corporação poderosa, que tem por principal Instituto o empenhar-se nelle, porque à capacidade de V. Ms. nenhuma das ditas razoens se esconde” (34).

Na carta de 4 de abril de 1760, reiterava a Junta os propósitos de levantar a economia de Pernambuco e Paraíba, principalmente através de engenhos de açúcar, que constituíam a mais valiosa riqueza das duas capitanias. E dizia: “E porque o cuidado desta Junta deve ser inseparável do augmento das Fabricas e Engenhos que ha nessa Capitania, e na da Paraíba, se faz preciso q. V. M. nos remetão huma Relação exacta de todas as Fabricas assim de Atanados e Solla como dos Engenhos de Assucar, declarando quaes são as que florescem, quaes os que se achão em decadencia, e as que estão inteiramente destruidas, e podendo ser V. M. dem a cauza da sua destruição”.

Êstes dois documentos, são, aliás, da maior importância quer para o estudo da economia regional, quer para conhecimento dos primórdios da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Por êles se tem uma idéia do comércio da época, ao mesmo tempo que se pode assinalar o absoluto desconhecimento que tinha a companhia, da verdadeira realidade das capitanias a que ia servir. Basta lembrar que, na carta de 1759, dava a entender a direção que nada sabia do que se passava em Pernambuco.

“Conta esta carregação pela maior parte de comestíveis, por nos persuadirmos, que a haver falta de algum genero nesses descriptos só poderia por hora ser dos referidos” — alegava; e a seguir explicava porque mandava comestíveis e molhados, justificando os respectivos preços. Recomendava, outrossim, a carta a necessidade de melhorar o preparo do tabaco de Pernambuco, sugerindo obter na Bahia um mestre dos melhores para, no Recife, preparar o produto.

Recomendava também incentivar a cultura e trabalho de tudo que pode ser objeto de comércio, sem esquecer mesmo as mínimas drogas, pois “tudo concorrerá para augmento desta terra, e ao mesmo tempo da nossa Companhia”.

Quanto às madeiras, arroz, algodão, goma, detinha-se a direção da Companhia para acentuar recomendações no sentido de ser dada atenção àquêles produtos, por considerá-los necessários, salientando, em particular sôbre as madeiras, dada a sua utilização para a marinha da Companhia.

(34) — As cartas de 24 de novembro de 1759 e de 4 de abril de 1760 foram publicadas como anexos em José Mendes da Cunha Saraiva, “Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba”, Congresso do Mundo Português, volume X, Memórias e Comunicações apresentadas ao Congresso Luso-Brasileiro de História (VII Congresso), tomo 2.º, II Secção, 1.ª parte.

Em carta de 30 de junho de 1760 a direção em Pernambuco prestava diversas informações sobre a situação do comércio e outros negócios de interesse para a Junta da Companhia. Informava, ao mesmo tempo, os artigos mais necessários, preços dos produtos e outros serviços referentes à lavoura e às madeiras.

Referentemente à qualidade do tabaco, esclarecia “q. o tabaco he de inferior qualidade pela sua fraqueza e não pelo be-neficc^o q. se lhe faz”. Sugeria ser regulamentada a navegação da Bahia para Pernambuco, e também encaminhava a relação das fábricas de atanados e solas existentes. Já quanto aos engenhos, adiantava a carta que a muitos senhores de engenhos vinha a Companhia assistindo: “está mto. ao nosso cuidado assistir àquelles q. cuidão e se empregão nas suas agriculturas; como já o temos feito a muitos com dinhro; e fazendas”.

Outras considerações fazia a direção de Pernambuco, com referência às safras de açúcar e aos excessos de alguns senhores de engenho, que não dispunham de suficientes cabedais. O inverno era desfavorável, ameaçando as safras, tanto que era alegado: “a çafra dos açucres que está pa. moer de 7bro. por diante, não he de vantagem por respeito da seca, q. houve e não podemos julgar o q. produzirá pelos contratempos a que está sogeita esta lavoura”.

Parece fora de dúvida que concorreu a Companhia, direta ou indiretamente, para o desenvolvimento da economia açucareira; paralelamente à sua existência cresceu o número de engenhos, erigindo-se 123. Cresceu também o movimento de exportação; de 1762 a 1771 foram exportadas 72.082 caixas de açúcar, de que resulta uma média anual de 7.208 caixas. Em treze anos saíram, portanto, 113.937 caixas, ou sejam 1.785.354 arrobas de açúcar (35).

Cuidou também a Companhia da cultura do tabaco, estimulando-a, através da concessão de vantagens aos lavradores, entre elas o adiamento de dinheiro e o pagamento de 1.200 réis por arroba. Aumentou, em consequência, a colheita de tabaco, colhendo-se mais de vinte mil arrobas só em 1761. De 1762 a 1775 exportou a Companhia para a África 68.705 rolos de tabaco e 212 mantos.

O algodão teve sua cultura em expansão. Irradiava-se pelas vilas vizinhas do Recife e Olinda a cultura algodoeira, existindo fábricas de pano ordinário, para uso dos escravos. Desde 1750 vinha sendo intensificado o seu plantio. Neste meado de século exportava-se o algodão em fardos de 5 arrobas, segundo refere Pereira da Costa (36). No ano seguinte, isto é, em 1751, era criada a Inspeção do Algodão, repartição que se destinava ao exame e classificação do produto a ser exportado.

(35) — Cf. Rodolfo Garcia, “A capitania de Pernambuco no governo de José Cesar de Menezes (1774-1787)”, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, tomo 84 (1918), p. 539.

(36) — “O algodão em Pernambuco (Vista histórico-retrospectiva)”, in *Anais da I Conferência Algodoeira*, Volume II, São Paulo, s/d.

Todavia, foi na fase de declínio da Companhia que o cultivo do algodão cresceu mais intensamente; a animação do plantio se deu entre 1777 e 1781, empenhando-se tôdas as regiões pernambucanas em sua cultura. Daquele último milésimo em diante aumentou consideravelmente a saída do algodão pernambucano para a Europa. E foi justamente naquele fim de século que Arruda Câmara escreveu a sua "Memória sôbre a cultura dos algodoeiros".

A prosperidade da Companhia refletia-se nas capitâneas a que servia, como já vimos quanto a Pernambuco; deveu-lhe a Paraíba, por exemplo, vários benefícios, no comêço de suas atividades. Entre êles podem lembrar-se: incentivo ao comércio, melhoria das casas na cidade, surto de edificações urbanas, aumento das rendas públicas, funcionamento regular da Alfândega, aumento do número de navios a freqüentarem o pôrto.

Desenvolveram-se ano a ano as atividades da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Para Portugal seguiam açúcar, couros, atanados, solas, etc.; de lá nos vinham panos, chapéus, feragens, baetas, e outros objetos necessários. Também negros eram trazidos para o Brasil, e assinala Cunha Saraiva que de 1760 a 1775 entraram em Pernambuco e Paraíba, vindos da Costa d'África, mais de 30 mil negros, importando aproximadamente 1.469:342\$000 (37).

O total dêstes quinze anos, mesmo restringindo-se aos números registrados por Garcia para a introdução de negros só em Pernambuco — ou sejam 19.646, de 1761 a 1770 — torna-se sobremodo expressivo se comparado com a quantidade introduzida na década anterior; isto é, 8.463 escravos.

Em 1763 dispunha a Companhia de uma frota de 31 unidades, além de uma nau de guerra, a "Nossa Senhora da Assunção"; o valor dêstes barcos era 200:215\$137 que, aliás, em 1779 caiu a 192:133\$851, em virtude da diminuição do número de navios perdidos por encalhes, naufrágios, etc.

Ao lado de alguns prejuízos que experimentou, principalmente no comércio de negros, teve também a Companhia seus lucros satisfatórios. De sua fundação até o fim de 1775, os lucros foram de 957:402\$184; os acionistas receberam de dividendos, de 1761 a 1800, 16% por ação, pagando a Companhia aos portadores um total de 2.151:261\$557.

A hora difícil da Companhia surgiu com a queda de Pombal. O seu florescimento que se vinha acentuando até então, estacionou; e começou a declinar. Seus negócios paralizaram-se e a Companhia entrou em liquidação, processo que se arrastou por longos anos.

Ao se liquidarem os negócios da Companhia de Pernambuco e Paraíba, o balanço procedido em 1835 acusava um total de dívidas de 456:412\$420, e juntando-se-lhe o saldo a favor dos acionistas,

(37) — "Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba", loc. cit.

na importância de 1.301:759\$006, tinha-se um total de 1.758:172\$326. Representava esta importância dívidas no reino e no Brasil, prédios, títulos da dívida pública e dinheiro em cofre.

Em Pernambuco a Companhia era credora de 1.076:322\$960, na Paraíba de 91:196\$881, em Angola de 128:913\$990, e no Reino de 439:640\$618. E assinala Maximiano Lopes Machado que à época em que escrevia a sua história da Paraíba, isto é, cêrca de 1887, ainda se faziam execuções em descendentes de senhores de engenho ou possuidores de engenhos que pertenceram aos devedores da Companhia, para pagamento dos seus débitos.

Para a amortização das dívidas da Companhia, foi deliberado, no comêço do século XIX, tomarem-se as ações em pagamento. Foram recolhidos, assim, 1.394 dêstes títulos, até 31 de dezembro de 1835. Logo depois, porém, ou seja a partir de 1838, os negócios da Companhia entraram em quase completo esquecimento. O balanço de 1844 acusava um saldo de 1.269:538\$589 a favor dos acionistas. São as informações que se colhem em João Lucio d'Azevedo (38).

Fácil é observar que a vida da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba se caracteriza, em relação aos seus efeitos nas capitánias monopolizadas, em duas fases: uma, de prosperidade da região, e que abrange os primeiros anos da existência da Companhia, esta também próspera, no auge de seu fastígio; outra, de decadência da região, pelo estagnamento da iniciativa individual, em virtude do forte exclusivismo levado a efeito pela Companhia. Houve, pois, benefícios e malefícios para as capitánias sujeitas ao monopólio, e por maiores que tenham sido aquêles, não compensam os prejuízos trazidos, entre os quais avultam, pelos seus reflexos no desenvolvimento econômico da região, a paralização das iniciativas, a falta de liberdade, o desânimo que abateu lavradores e comerciantes, proibidos de negociarem os seus produtos, em condições de atender melhor aos seus interêsses e aos das duas capitánias.

MIGUEL DIÉGUES JÚNIOR

Do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Rio de Janeiro).

(38) — Estudos de História Paraense, cit.