



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA
LINHA DE PESQUISA: NORTE-NORDESTE MUNDO ATLÂNTICO

JÉSSICA ROCHA DE SOUSA

**NAS ROTAS DOS SERTÕES: COMÉRCIO INTERNO E CONTRABANDO ENTRE
AS CAPITANIAS DE PERNAMBUCO E BAHIA (1759-1780)**

Recife

2018

JÉSSICA ROCHA DE SOUSA

**NAS ROTAS DOS SERTÕES: COMÉRCIO INTERNO E CONTRABANDO ENTRE
AS CAPITANIAS DE PERNAMBUCO E BAHIA (1759-1780)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Linha de pesquisa: Mundo Atlântico

Orientadoar: Prof^a. Dr^a. Suely Creusa Cordeiro de Almeida.

Recife

2018

Catálogo na fonte
Bibliotecária: Maria Janeide Pereira da Silva, CRB4-1262

- S725n Sousa, Jéssica Rocha de.
Nas rotas dos Sertões : comércio interno e contrabando entre as Capitâneas de Pernambuco e Bahia (1759-1780) / Jéssica Rocha de Sousa. – 2018.
176 f. : il. ; 30 cm.
- Orientadora : Prof^{fa}. Dr^a. Suely Creusa Cordeiro de Almeida.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2018.
Inclui Referências e apêndices.
1. História. 2. Comércio interestadual. 3. Contrabando. 4. Rotas comerciais. 5. Monopólios estatais. 6. Comércio interno. I. Almeida, Suely Creusa Cordeiro de (Orientadora). II. Título.

JÉSSICA ROCHA DE SOUSA

**NAS ROTAS DOS SERTÕES: COMÉRCIO INTERNO E CONTRABANDO ENTRE
AS CAPITANIAS DE PERNAMBUCO E BAHIA (1759-1780)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Aprovada em: 28/02/2018.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a. Dr.^a. Suely Creusa Cordeiro de Almeida (Orientadora)
Universidade Federal Rural de Pernambuco

Prof.^o. Dr. Rômulo Luiz Xavier do Nascimento (Examinador Interno)
Universidade Federal de Pernambuco

Prof.^a. Dr.^a. Jeannie da Silva Menezes (Examinador Externo)
Universidade Federal Rural de Pernambuco

AGRADECIMENTOS

Primeiramente gostaria de agradecer a meus pais Lúcia e Risomar, por terem sempre escolhido investir na minha educação, apesar e acima de tudo. Reconheço e agradeço sinceramente o esforço realizado por eles, para que eu tivesse uma boa base educacional. Agradeço ainda a eles e aí incluo também minha irmã Amanda, pelo apoio, carinho e incentivo ao longo desta jornada, mesmo sem compreender muito bem as dinâmicas do universo acadêmico eles sempre estiveram ao meu lado, dispostos a ajudar no que fosse possível.

Ao meu namorado Flávio, meu principal entusiasta, que esteve comigo e me apoiou durante todo este processo. Agradeço por acreditar no meu projeto, por vezes, até mais do que eu, por não me deixar fraquejar e pelo constante incentivo para que eu me torne o melhor que eu posso ser.

Aos meus padrinhos Socorro e Carlos com os quais eu sempre pude contar.

A minha querida orientadora Prof^a. Suely Almeida, se nossos caminhos não tivessem se cruzado há alguns anos atrás, não sei se seria capaz de chegar até aqui. Suely tem sido meu esteio acadêmico, sem ela tudo seria muito mais difícil. Meus sinceros agradecimentos pela confiança construída ao longo desses anos de trabalho juntas e por ser essa figura humana, sempre preocupada com meu bem estar acima de qualquer prazo ou cobrança. Pensar em seguir a vida acadêmica sem sua orientação é uma ideia que ainda estou tentando digerir. Muito obrigada Su!

A Josinaldo Sousa e Suzana Veiga, meus companheiros de linha. Ao primeiro, meu amigo da capitania anexa, agradeço pelo apoio, dicas e apontamentos que contribuíram e muito para construção deste trabalho e por partilhar os aperreios e cobranças típicos de mestrandos. Suzana, menina da risada frouxa, agradeço por compartilhar sua experiência e dar suporte sempre que preciso. Nossos momentos “tapioca com café” pós-aula tornaram todo o processo mais leve e tranquilo. Sentirei saudades. Aos meus colegas de orientação antigos e novos: Raphael, Luanna, Mariely, Jesanias e Marcelo é sempre bom trocar ideias com vocês. Aos demais colegas que o mundo atlântico me apresentou, seja na UFPE ou na UFRPE, também agradeço.

Agradeço a professora Jeannie Meneses, profissional e pessoa por quem nutro profunda admiração e carinho e que sempre esteve presente durante minha trajetória

acadêmica se prontificando a ajudar no fosse necessário. Obrigada pelas numerosas contribuições feitas ao texto preliminar deste trabalho, sobretudo as orientações quanto às questões jurídicas.

Ao professor Rômulo Xavier, profissional que estimo e que tive o prazer de conhecer no primeiro semestre do curso e que também contribuiu com importantes recomendações durante a qualificação para construção deste texto final. Aos demais professores do PPGH/UFPE com quem cursei disciplinas: Marcus Carvalho, George Cabral, José Bento e Cristiano Christillino também agradeço as contribuições diretas e indiretas.

Aos meus amigos de graduação que continuam me acompanhando e tornando menos árido o caminho: Pedro, Boguel, Benvinda, Ceci, Polli, Beto, Sid e Déa obrigada pela amizade e por entenderem minhas ausências. Agradeço especialmente a Mirella e família, Dona Márcia e Wagner, por terem aberto seu lar para mim durante o período que cursei as disciplinas e pelo apoio e carinho que sempre recebi de todos eles.

As minhas amigas de infância: Mariana, Aretha, Tuanny e Illyanna que hoje estão dispersas pelo mundo, obrigada por se fazerem presentes mesmo na distância.

Agradeço a Sandra e a Patrícia, da secretaria do Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, pela competência e disposição em ajudar sempre que possível os alunos.

Aos funcionários do arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros - IEB da USP, pela solicitude com que me receberam e por me permitirem o acesso aos manuscritos originais.

Ao Cnpq pela bolsa que tornou possível a realização deste trabalho.

A todos que contribuíram direta ou indiretamente na construção deste trabalho meu muito obrigado!

RESUMO

Nosso trabalho busca analisar o comércio de mercadorias que se desenvolveu durante os anos de 1759 a 1780, entre as capitanias de Bahia e Pernambuco. Nosso marco cronológico inicia-se em 1759, ano em que foi instalada a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, detentora do monopólio comercial da região. A empresa criada na segunda metade do XVIII vinha atender a uma nova ordem administrativa ligada às questões mais pragmáticas de governança que se buscou estabelecer em Portugal e que tinham por objetivo uma maior centralização do poder real, bem como um maior domínio econômico sobre as conquistas e colônias. O monopólio desenvolvido pela Companhia durante pouco mais de vinte anos, veio alterar toda uma lógica comercial, que já estava bem estabelecida em Pernambuco. Nosso ponto de análise, parte da identificação de que a partir da instalação da Companhia Geral, os locais irão buscar estratégias de evasão do controle régio, um desses meios de fuga será o contrabando de mercadorias realizado através dos caminhos sertanejos que uniam Pernambuco e Bahia, bem como, por meio da navegação direta via Costa marítima entre as capitanias vizinhas. Procederemos então a análise das rotas, produtos, casos e medidas repressivas empregadas neste tipo de negócio. Antes da instalação da Companhia as transações comerciais entre as duas praças já existiam e estavam bem consolidadas, no entanto, a partir da criação da empresa esse comércio acaba ganhando expressividade.

Palavras-chave: Contrabando. Comércio interno. Rotas comerciais.

ABSTRACT

Our work aims to analyze aspects of the trade in goods that were developed during the years from 1759 to 1780, between the captaincies of Bahia and Pernambuco. Our chronological boundary begins in 1759, when the General Company of Pernambuco and Paraíba was installed, holding the monopoly of the region's markets. The company created in the second half of the XVIII century was to attend to a new administrative order connected to more pragmatic issues of governance sought to be established in Portugal, which, by its turn, aimed at a greater centralization of the royal power, as well as a greater economic dominance over the conquests and Colonies. The monopoly developed by the Company for a little more than twenty years changed a whole commercial logic, which was already well established in Pernambuco. Our focus of analysis starts with the identification that, since the creation of the General Company, the commercial sites would seek strategies to evade royal domain. One of these means of escape were the contraband of goods carried out mainly through the hinterlands paths that linked Pernambuco and Bahia, as well as through the direct navigation via the marine coast shared by neighboring captaincies. We will then proceed with an analysis of the routes, products, cases and repressive measures employed in this type of trade. Before the creation of the Company, commercial transactions between the two markets already existed and were well established. However, since the creation of the company, its traded ends up gaining more expressiveness.

Keywords: Contraband. Domestic trade. Commercial routes.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1- Caminhos do Gado para Olinda e Recife.....	46
Mapa 2- Roteiro de Viagem do Recife à Caririnha, pelo Capibaribe (1738).....	47
Mapa 3- Roteiro de Viagem do Recife à Caririnha, pelo Ipojuca (1738).....	48
Mapa 4- Roteiro de Santo Amaro de Jaboatão até o Caririnha.....	57
Mapa 5- Detalhe do roteiro de Santo Amaro de Jaboatão até o Caririnha.....	66
Mapa 6- Carta topográfica do governo de Pernambuco (1766).....	67

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Relação das Fazendas que vinham seladas pela Alfândega da Bahia (Pau Amarelo).....	76
Tabela 2- Relação das fazendas que vinham seladas pela alfândega da Bahia (Sirinhaém).....	77
Tabela 3- Relação das fazendas que vinham seladas pela Alfândega da Bahia (Una)....	80
Tabela 4- Embarcações Apreendidas por Autoridades Pernambucanas.....	84
Tabela 5- Sumacas Existentes na Capitania de Pernambuco que fazem comércio pelos portos do Brasil.....	85

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino;

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo;

IEB-USP – Arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros;

Cx. – Caixa;

D. – Documento;

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
2	NOS CAMINHOS DO CONTRABANDO.....	32
2.1	<i>Contexto e conceitos.....</i>	<i>32</i>
2.2	<i>Os caminhos.....</i>	<i>43</i>
3	ASPECTOS INTERNOS DOS DESCAMINHOS: CASOS E CIRCULAÇÃO DE PRODUTOS.....	75
3.1	<i>As mercadorias.....</i>	<i>75</i>
3.2	<i>Os casos.....</i>	<i>86</i>
3.3	<i>Fechando o ciclo: o contrabando ganha as ruas.....</i>	<i>127</i>
4	CONTRABANDO: COMBATE E COMPLEXIDADE DO ESQUEMA.....	131
4.1	<i>O “pernicioso comércio”: ações e medidas repressivas.....</i>	<i>131</i>
4.2	<i>“São os mesmos oficiais os próprios culpados”: participação e envolvimento de autoridades régias, oficiais e deputados da Companhia Geral nos descaminhos.....</i>	<i>144</i>
4.3	<i>Manifestações dos povos locais: representações e queixas contra a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba na década de 70.....</i>	<i>153</i>
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	164
	REFERÊNCIAS.....	167
	APÊNDICE A – FONTES UTILIZADAS.....	174

1 INTRODUÇÃO

Em fins do século XVII e início do XVIII, irá ocorrer em várias partes da Europa um processo de maior centralização do poder real. Em Portugal, esse movimento tem início a partir do reinado de D. João V, naquele momento as consultas colegiais, marca do governo polissinodal, irão ceder espaço para uma nova forma de organização baseada na centralidade das decisões. Dessa forma, figuras que orbitavam ao redor do rei ganham notoriedade política e poder de influência em assuntos decisórios em detrimento dos conselhos. Este período de mudanças será entendido como um encaminhamento lento e gradual de abandono de um modelo de Estado corporativo para uma forma distinta de se conceber a política, a partir do viés da “razão de Estado”¹.

De acordo com Subtil, o governo de D. João V pode ser encarado como um reinado de transição², a grande transformação do sistema político português irá se operar apenas na segunda metade do século, a partir da nomeação de Sebastião José de Carvalho e Melo – Conde de Oeiras, o futuro marquês de pombal, para o cargo de primeiro ministro do reino, durante o reinado de D. José I. O terremoto, seguido dos incêndios e da grande onda que assolaram a capital lisboeta no ano de 1755, tiveram impacto sob a organização política e administrativa do reino, tornando necessária a criação de mecanismos que assegurassem o exercício da governação real dentro de um quadro de caos³.

Sob a influência do iluminismo, que se disseminava por toda a Europa, o Estado português irá desenvolver um conjunto de reformas políticas e fiscais que buscavam combater o atraso econômico do reino, que passava por uma queda na produção do ouro brasileiro⁴. Dentro desse contexto, foram postas em ação, políticas com o intuito de revitalizar o comércio português. Na capitania de Pernambuco, importante polo econômico da conquista, essas ações serão colocadas em prática com a criação de dois organismos reguladores da economia local: a Mesa de Inspeção da Agricultura e do Comércio criado no ano de 1752 e a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1759.

¹ BICALHO, Maria Fernanda. **As tramas da política:** conselhos, secretários e juntas na administração da monarquia portuguesa e de seus domínios ultramarino. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes:** políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. P. 353-334.

² SUBTIL, José. **O terremoto político (1755-1759) – memória e poder.** Lisboa: EDIUAL, 2007. p. 17-21.

³ Ibidem. P. 11-14.

⁴ BOXER, Charles R. **O império marítimo português, 1415 -1825.** São Paulo: Companhia das letras, 2002. P. 195

A ideia da criação de companhias privilegiadas de comércio que poderiam dar alívio as despesas do Estado, servindo para ampliar os negócios da Coroa por meio de uma política de maior arrecadação fiscal ⁵ figurava nas ambições de Pombal, muito antes do secretário ganhar relevância política. Em seu primeiro cargo, como enviado extraordinário da Corte portuguesa na Inglaterra, Sebastião de Carvalho enviou em 1742 para o Cardeal Mota, proposta de criação de uma Companhia Oriental para o comércio da Índia que teria por objetivo “tirar proveito das possessões portuguesas da Índia, que tanto custavam manter” ⁶.

De acordo com o historiador Kenneth Maxwell, o marquês buscou resgatar o “controle nacional sobre todas as riquezas que fluíam para Lisboa” ⁷ se utilizando de fórmulas que havia tomado conhecimento, sobretudo na Grã-Bretanha e na Áustria. Não é de se espantar, portanto, que tempos depois Pombal tenha posto em prática no Brasil tal ideia durante o governo de D. José I, quando o mesmo passou a exercer o papel de secretário de Estado e negócios do Reino.

Dentre as companhias comerciais criadas pelo marquês ao longo desse período destacam-se: A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão no ano de 1755, a Companhia da Agricultura das Vinhas do Alto Douro em 1756, A Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba no ano de 1759 e por fim a Companhia das Pescas Reais do Reino do Algarve em 1773. Estas Companhias compartilhavam entre si princípios gerais similares em termos jurídicos e administrativos, apesar de cada uma delas conter suas peculiaridades.

Vale destacar ainda que além das Companhias que de fato saíram do papel, existiram vários outros planos de constituição de empresas privilegiadas, que por um ou outro motivo não caminharam pra frente. Para Pernambuco, desde o governo de D. João V, existiam pretensões de se fundar uma Companhia que atuasse exclusivamente no trato negreiro ⁸. Esta empresa seria controlada pelos mercadores da terra, deixando pouco espaço para atuação dos homens de negócio do Reino e também dos comerciantes baianos, não existia a intenção de integrar os homens de negócio baianos a tal corporação. O projeto da Companhia tinha como

⁵JÚNIOR, Ribeiro José. **Colonização e Monopólio no nordeste brasileiro**- A companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780). São Paulo: Hucitec, 2004. P. 74; DIAS, Érika. A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio. In: Congresso internacional: O espaço Atlântico de antigo regime: poderes e sociedades. **Actas** P. 1 - 20. Disponível em: http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/erika_dias.pdf. Acesso em: 27 de fevereiro de 2013. P. 1.

⁶MELO, Sebastião José de Carvalho. **Escritos Econômicos de Londres (1741-1742)**. Notas de José Barreto. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1986. p. LIII.

⁷MAXWELL, Kenneth. **Marquês de Pombal**: paradoxo do iluminismo. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. P. 95.

⁸JÚNIOR, Ribeiro José. Op. Cit. p. 77.

objetivo aumentar o comércio que já se praticava com as áreas africanas de Angola, Benguela, Cabinda e Ajudá, favorecendo dessa forma o aumento da entrada de escravos na capitania ⁹.

Em conjunto a esta proposta os comerciantes de Pernambucano lançaram outra ao Reino, a da criação de uma Companhia destinada a explorar o comércio de carnes secas e couros do sertão, ou seja, uma companhia voltada para o *comércio interno* com finalidade de aumentar a produção colonial. Os colonos sabiam da boa disposição do Reino na criação de companhias, quando encaminham suas propostas, o que lhes é omitido é que Pombal já pensara a criação de uma companhia para a região, no entanto tratava-se de uma companhia que privilegiasse os comerciantes reinóis e não o contrário como pretendiam os comerciantes de Pernambuco. Motivo pelo qual nenhuma das duas propostas vingou ¹⁰.

De acordo com Fernando Novais, é durante o consulado pombalino que irá se estruturar de maneira mais abrangente a economia mercantilista de Portugal. A essência econômica por trás da criação das Companhias exclusivistas baseava-se em uma fórmula já bem conhecida na Europa moderna, onde o Reino concedia privilégios ao capital particular para que esse investisse e sustentasse o sistema de comércio e navegação dos complexos imperiais ultramarinos, restando claro, uma parte dos lucros para a fazenda de Sua Majestade ¹¹.

Junto a esse processo de mudanças econômicas inicia-se também um período de maior preocupação com a defesa do território, a partir da criação de “linhas de definição territorial e preservação das fronteiras” ¹². Essa política esteve relacionada também com a tentativa do Reino de minimizar a atuação de mercadores estrangeiros nos mercados do conjunto imperial português. A fundação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, além de atender a lógica econômica do período, esteve ligada a necessidade de se coibir o comércio da capitania Pernambucana com os portos africanos da Costa da Mina. O comércio de resgate de escravos na Costa da Mina constituía-se em uma importante e lucrativa rota para os comerciantes de Pernambuco e Bahia, que dominavam e disputavam este setor mercantil para aquela região, deixando pouca ou nenhuma brecha para a inserção da Coroa ¹³.

⁹ DIAS, Érika. A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio. In: Congresso internacional: O espaço Atlântico de antigo regime: poderes e sociedades. *Actas* P. 7.

¹⁰ Ibidem p. 8; JÚNIOR, José Ribeiro. Op. Cit. p. 80.

¹¹ NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1995. P. 136.

¹² Idem.

¹³ ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de; SOUSA, Jéssica Rocha de. O Comércio das Almas - As rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. *Ultramares*, Maceió, v. 1, n. 3, p. 34-53, jan/jul . 2013. P.35.

Esta situação é evidenciada através de instrução enviada para o Marquês de Valença, pelo secretário de Estado da Marinha e Ultramar Martinho de Mello e Castro em 1779. Ela esclarece sobre os “gravíssimos inconvenientes ao Reino” ¹⁴ de abandonar inteiramente o comércio da “Costa da Mina nas mãos dos Americanos” ¹⁵ e em particular, “aos habitantes da Bahia e Pernambuco” ¹⁶, que segundo a fonte navegavam com ampla liberdade comercial em todos “os portos daquele continente” ¹⁷. Os comerciantes do Reino, inclusive careciam de “privilégios, graças ou isenções, para que na concorrência com os Americanos na África” ¹⁸, pudessem ter os lusos como se espera que a capital e seus habitantes tivessem, a preferência nas transações em relação a suas colônias¹⁹.

A instrução demonstra o pouco controle do Reino sobre os negócios entre Brasil e Costa da Mina, principalmente porque desde 1637, os holandeses, além de outras áreas no continente africano controladas por Portugal, dominavam o Castelo de São Jorge da Mina. Um dos maiores problemas deste comércio eram os produtos levados do Brasil e que se empregavam nas compras de escravos daquela região, ouro e tabaco. Na tentativa de superar essa barreira e exercer maior controle sobre a região, o governo português passou a promulgar uma série de leis, alvarás e regimentos tentando coibir este comércio tão prejudicial ao Erário Régio ²⁰.

No entanto, todas as medidas empreendidas não se mostraram suficientes para conter o grande e generalizado contrabando praticado na região. Excluídos do processo e frustrados em suas tentativas de coibição da traficância, os portugueses buscaram novas formas de controle, que tinham como principal objetivo o redirecionamento do comércio humano para os portos de Angola, que por ser tratar de uma conquista portuguesa contava com um maior número de funcionários e aparato fiscalizador ²¹.

Nesse cenário é pensada a criação de uma Companhia privilegiada para operar em Pernambuco, atuando de acordo com as prerrogativas reais, o comércio de escravos praticado

¹⁴ Martinho de Mello e Castro, “*Instrução para o Marquez de Valença, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia*”, *Anaes da biblioteca nacional do Rio de Janeiro*, BN, V. XXXII, 1910, p. 442.

¹⁵ Idem.

¹⁶ Idem.

¹⁷ Idem.

¹⁸ Idem.

¹⁹ Idem.

²⁰ SATBEN, Ana Emilia. **Negócios de Escravos: O comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701 – 1759)**. Curitiba: UFPR, 2008. 118 P. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná.

²¹ Ibidem. P. 86.

por ela, deveria priorizar as rotas com a África Centro-Occidental ²², dessa forma acreditavam as autoridades que metade do problema do contrabando estaria resolvido, restando ainda resolver a questão na capitania baiana. O capital inicial previsto para a empresa era de 3.400.000 cruzados e as ações poderiam ser pagas com dinheiro, gêneros ou navios.

Diante das dificuldades encontradas para compor o capital da empresa, que até o ano de 1774, contava com acionistas que ainda não tinham integralizado o valor total de suas ações, a Coroa recorreu em auxílio concedendo-lhe empréstimos a juros de 4% ao ano ²³. A Companhia foi fundada oficialmente através de alvará régio do ano de 1759, mas a primeira frota só sairia um ano mais tarde. Com o objetivo de fazer prosperar a agricultura da região de Pernambuco, fornecendo um suprimento regular de mão-de-obra escrava bem como, atuando na compra e exportação dos produtos coloniais, e transportando através de frotas regulares as mercadorias do Reino para a região ²⁴.

O monopólio sobre a compra e venda de produtos nas capitanias de Pernambuco e Paraíba e todos seus distritos teriam a duração de vinte anos, podendo após esse prazo ser estendido por um período de dez anos. Os produtos transportados de lá prá cá foram os manufaturados envolvendo ferramentas, variados tipos de utensílios, gêneros alimentícios, medicamentos e escravos. De cá prá lá, açúcar, cacau, madeiras, algodão, corantes, tabaco, couro e atanados e variadas especiarias. As trocas se davam em: Bissau, Cachéu, Cabo Verde, Costa da Mina, Angola, Madeira, Açores e alguns portos da Índia e da Ásia ²⁵.

Quanto a sua gestão, a empresa era composta por uma junta administrativa sediada em Lisboa e formada por provedor, 10 deputados, um secretário e três conselheiros. Possuía duas sedes subalternas uma em Pernambuco e outra na cidade do Porto; contavam na direção, cada uma, com um intendente e seis deputados. Além das duas diretorias e da sede, a Companhia possuía ainda administração ou procuradores/representantes na Paraíba, Rio de Janeiro, Bahia, Fayal e São Miguel ²⁶.

²² A Companhia também operou na rota Pernambuco/Costa Da Mina, no entanto, o maior fluxo da atividade negreira durante o período da sua operação esteve direcionada para os portos Angolanos. O comércio com a Costa da Mina não chegou a desaparecer, mas perdeu significativa relevância neste período. Sobre isto ver: ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de; SOUSA, Jéssica Rocha de. Op. Cit.

²³ JÚNIOR, José Ribeiro. Op. Cit. p 92 -93.

²⁴ DIAS, Érika. Op. Cit. p. 17.

²⁵ Idem.

²⁶ JÚNIOR, José Ribeiro. P. 83-86.

Como podemos observar o engajamento de Portugal com as Companhias privilegiadas se dará de forma efetiva a partir do governo de D. José I e da administração pombalina ²⁷. Estas empresas foram pensadas e criadas para atuarem junto a uma série de outras medidas racionalizadoras da economia portuguesa. Apesar das circunstâncias peculiares que levaram a criação de cada uma das Companhias, em todos os casos ela esteve relacionada com a necessidade de regulação do comércio, seja para inibir a atuação do contrabando, a participação de comerciantes estrangeiros ou simplesmente a fim de, canalizar de maneira mais eficaz os lucros do comércio colonial para a metrópole.

Para não nos restringirmos apenas a exemplos da América Portuguesa, e a título de comparação bibliográfica faremos um paralelo com a Companhia Guipuzcoana de Caracas. Os caminhos que levaram a criação da Companhia Venezuela são bastante similares ao caso português. A Espanha assim como Portugal demorou a se lançar no empreendimento das Companhias privilegiadas, apesar do Reino já ter tomado ciência que o sistema de frotas adotado até o XVII, era incapaz de assegurar a hegemonia da Coroa sobre suas colônias e de já haver planos para constituição de sociedades exclusivistas, estas só tomaram corpo no XVIII ²⁸.

Sofria então os domínios ultramarinos com o comércio de contrabando praticado por diversos países, sobretudo por ingleses, franceses e holandeses. A guerra de sucessão ao trono espanhol acabou por maximizar a penetração de nações estrangeiras nos mercados espanhóis da América, os franceses chegaram mesmo a monopolizar o comércio de abastecimento em algumas regiões. Esse processo foi possível, devido ao isolamento em que se encontrava a metrópole de suas colônias dado o estado de guerra na Europa ²⁹.

Outra medida que irá refletir negativamente na economia reinol será a prática do comércio direto entre as colônias espanholas, isto porque, durante os longos períodos em que

²⁷ Apesar do Reino de ter criado outras Companhias ao longo do século XVII, estas não obtiveram resultados expressivos economicamente. Esse tipo de estrutura, bem como, a adesão definitiva de Portugal as Companhias privilegiadas só irá se estabelecer no século XVIII, a partir do reinado de D. José I, junto a um grande esforço Português para recuperação da sua economia. Vale salientar que neste momento outras nações europeias, já buscavam novas formas de dinamizar seus negócios e findavam a atuação de boa parte de suas Companhias exclusivistas. Na Inglaterra a revolução industrial começava a dar seus primeiros passos, o regime de exclusivismo já não atendia mais as necessidades daquele tipo de economia, que agora necessitava de novos mercados consumidores. Essa divergência de tendências econômicas irá gerar uma série de conflitos entre os Estados europeus ao longo do XVIII. Sobre isto ver: NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1995.

²⁸ Sobre isto ver: MANRIQUE, Carlos Alberto Murgueitio. *La Compañía Guipuzcoana de Caracas en la defensa del comercio Borbónico en el Caribe durante el Siglo XVIII – Parte de una estrategia hemisférica*. Los reinados de Felipe V, Fernando VI y Carlos III. *Revista Montalbán*, Caracas, N. 38, Centro de Investigaciones Históricas-Universidad Católica Andrés Bello, P. 9-52, 2006.

²⁹ Idem.

o Reino esteve envolto nas disputas bélicas europeias, os colonos agindo por conta própria, afastados da tutela da Coroa, desenvolveram redes comerciais internas, deixando a Espanha fora dessas negociações. De acordo com os dados trabalhados pelo historiador Ricardo Cierbide Martinera “entre 1706 y 1724 no salió para Venezuela barco alguno” ³⁰ vindo do Reino.

Com a ascensão de Felipe V ao trono, o Reino espanhol se encaminhou para um processo de mudanças que levou a uma maior centralização do poder real e uma maior racionalização do estado e das finanças, incluindo a ampliação do domínio econômico sobre suas conquistas no Atlântico Sul. Devido à debilidade de controle sobre o comércio americano a ideia de criação de Companhias privilegiadas, inspiradas nos modelos praticados em França e Inglaterra, surge como alternativa possível para retomada do poder sobre determinadas áreas.

Uma das grandes preocupações da Coroa dizia respeito ao vultoso contrabando praticado em seus domínios. A escolha pela Venezuela se deu pelo fato da colônia já ter uma considerável experiência no cultivo e comércio do cacau, o fruto como explicita o historiador Carlor Manrique, era um importante produto de consumo dos mercados europeus e a região de Caracas já havia ganhado fama pelo seu insumo de boa qualidade. Dessa forma “los monarcas españoles tenían muy presente la necesidad de volver a ejercer control sobre esta provincia” ³¹ usufruindo dos lucros de tal setor.

Nasce assim em 1728, a Companhia de Comércio de Caracas conhecida também como Companhia Guipuzcoana de Caracas. Entre seus principais objetivos estavam o de suprir a demanda metropolitana de cacau, produto no qual a Companhia exerceria monopólio e defender as costas da região dos contrabandos e da presença militar de outras nações europeias. Além disso, a empresa também incentivava o cultivo de novas plantações, a criação de gados, o cultivo do tabaco, de plantas tintoras entre outras coisas ³².

Com a criação da Companhia a província se torna a mais rentável para a Coroa, ademais, o problema com o contrabando diminuiu consideravelmente. O êxito da empresa animou tanto o Reino, que fez com que este posteriormente fundasse outras companhias para atuar em diferentes áreas de seu Império Ultramarino. Mas, a empresa não agradou a todos. A

³⁰ CIERBIDE, Ricardo Martinena. *La Compañía Guipuzcoana de Caracas y los vascos en Venezuela durante el siglo XVIII*. Rev. int. estud. Vascos, 42, 1, p. 63-75, 1997. P. 66.

³¹ MANRIQUE, Carlos Alberto Murgueitio. Op. Cit. P. 13.

³² CIERBIDE, Ricardo Martinena. Op. Cit. P. 70.

monopolização do comércio de cacau irá causar grande descontentamento nas populações locais, que já estavam bem habituadas a prática do livre comércio ³³.

A supressão do livre comércio a partir da fundação de Companhias exclusivistas, de maneira geral, ocasionará uma série de críticas por parte das povoações locais, no caso das Companhias Pombalinas não será diferente. As queixas, representações e insurreições foram uma máxima comum nas empresas monopolistas portuguesas deste período, os protestos grosso modo questionavam tanto o exclusivo comercial praticado pelas empresas, como a má atuação das administrações locais, como veremos adiante.

Durante a atuação da Companhia Venezuelana, os motins e revoltas foram frequentes. Isto porque, o modelo protecionista adotado pela Companhia acabou por beneficiar o mercado metropolitano em detrimento do colonial, que perdeu fôlego. As baixas no preço do cacau e de outras mercadorias base da economia local, além da forma como a Companhia conduzia seus negócios pagando aos fornecedores locais em produtos – relatados pelos locais como de má qualidade - e não em dinheiro acabará por levar a ruína muitos produtores ³⁴. A situação para os comerciantes da Praça também não era muito satisfatória, estes amargaram muitos prejuízos com a prática monopolista.

Em 1751, tem início uma grande insurreição popular, lidera por Juan Francisco de León que convoca o povo a declarar guerra contra a Companhia. O movimento que começa como um ato de contestação contra o monopólio da empresa acaba ganhando força e se transforma em um ato de insurreição contra o poder metropolitano. A pauta dos revoltosos girava em torno da “escasez constante de artículos como ropas, frutos y efectos de España, el elevado precio de las mercancías, la extracción sectorizada de ciertos productos como el cacao y el tabaco y el rechazo frente a otros como el corambre (...)” ³⁵. Durante o motim, os insurretos contaram com a ajuda da Holanda, que interessada em reestabelecer antigas relações comerciais forneceu armamentos e munições em troca de cacau.

A revolta será suprimida no ano seguinte 1752, no entanto, seus efeitos tiveram impacto sob a Companhia, que paulatinamente foi perdendo privilégios e benesses anteriormente concedidas pela Monarquia Espanhola. Devido à guerra que se desenrolava entre as nações europeias naquele momento, a Coroa opta por não entrar em conflito direto

³³ Ver: CIERBIDE, Ricardo Martinena. Op. Cit; MANRIQUE, Carlos Alberto Murgueitio. Op. Cit.

³⁴ MANRIQUE, Carlos Alberto Murgueitio. *La Compañía Guipuzcoana de Caracas en la defensa del comercio Borbónico en el Caribe durante el Siglo XVIII – Parte de una estrategia hemisférica. Los reinados de Felipe V, Fernando VI y Carlos III. Revista Montalbán*, Caracas, N. 38, Centro de Investigaciones Históricas-Universidad Católica Andrés Bello, P. 19.

³⁵ Ibidem. P. 20.

com suas colônias. De acordo com Carlos Manrique, a insurreição colocou em cheque os poderes absolutos do monarca “Al no defender a la Compañía y al dejar avanzar los reclamos de los colonos cimentaba las bases del colapso de su iniciativa centralizadora dejando a merced del contrabando al mercado venezolano”³⁶.

Devido a uma série de mudanças ocorridas na Europa após a Guerra dos Sete Anos e a conquista da independência das antigas colônias inglesas na América, o Reino Espanhol com a ascensão de Carlos III, tomou novas direções político-administrativas. A estratégia mudara a política protecionista já não se adequava ao novo contexto econômico europeu, que apresentava naquele momento uma Inglaterra fragilizada. A Espanha sabiamente se aproveitava dessa brecha para criar laços comerciais com as antigas colônias britânicas e fortalecer seu Império. Assim, em 1778, Carlos III expede o decreto de livre comércio extensivo as colônias do Ultramar. Algum tempo depois, em 1781 a Companhia Guipuzcoana encerra definitivamente suas atividades³⁷.

Os casos das Companhias atuantes na América portuguesa seguem contornos bem similares aos da América Hispânica. A criação da Companhia do Grão-Pará e Maranhão, que teve sua fundação associada à tentativa da Coroa de otimizar a administração e comércio da região mais ao Norte da América³⁸, por exemplo, irá motivar uma série de protestos no Reino. Estes protestos foram encabeçados pelos deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de Negócios de Lisboa, que questionavam a nocividade da concessão do monopólio por uma escala de tempo tão grandiosa – vinte anos - a reação de Pombal será agressiva³⁹. A crise iniciada pelos principais homens de negócio de Lisboa foi encarada pelo Marquês como um crime de lesa majestade e seus autores sofreram punições severas⁴⁰.

No Caso da Companhia de vinhas do Alto Douro, empresa criada em um momento de crise enfrentada pelo setor e que tinha como principal objetivo atender ao desejo do Reino de retirar tal ramo comercial das mãos dos mercadores ingleses, que até então dominavam aquele setor deixando pouca brecha para inserção dos comerciantes portugueses⁴¹, as manifestação

³⁶ Ibidem. P. 21.

³⁷ Ibidem. P. 26-28.

³⁸ Sobre isto ver: CARREIRA, Antonio. **As Companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba**. Lisboa: Presença, 1982.

³⁹ Ibidem. P. 37.

⁴⁰ Boa parte dos envolvidos foi desterrada para domínios ultramarinos do Reino por tempos distintos, de acordo com a sua parcela de participação no evento.

⁴¹ Sobre isto consultar: CARDOSO, Antônio M. de Barros. O alvará de Instituição da Companhia e os motins do Porto de 1757. Douro – Estudos e Documentos. **Douro**, vol. I, P. 55-76, 1996; SOUSA, Fernando de. O Marquês de Pombal e as conturbadas origens da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1757).

contrárias ao empreendimento começaram antes mesmo de sua fundação. Ainda no ano de 1756, comerciantes ingleses e seus representantes buscaram sabotar de diversas formas a criação da Companhia. Esses grandes homens de negócio com seu poder de influência conseguiram angariar outros comerciantes e produtores para sua causa, sendo assim, em agosto de 1756, eram apenas 14 o número de comerciantes e lavradores interessados no projeto Pombalino ⁴².

Além dos já citados, outros profissionais que atuavam no setor se sentiram lesados com a formação da Companhia e tomaram parte nos motins contrários a instituição da sociedade mercantil ⁴³. Cabe ressaltar que até mesmo parte da população endossou o corpo dos motins, uma vez que, a empresa cessaria com a liberdade com que se praticava a escolha e compra de vinhos para consumo pessoal. Todo esse descontentamento irá levar aos famosos motins do Porto, no ano de 1757 ⁴⁴.

Nesta situação age também Pombal com violência, poucos dias depois da revolta é aberta uma devassa para investigar os culpados. A cidade é tomada por tropas, recaindo sobre os habitantes locais o peso de sua sustentação. O cargo de procurador do povo é extinto e os vereadores da Câmara são retirados de seus postos, o futuro marquês já não confiava nestes homens. As penas entre os considerados culpados, cerca de 460 indivíduos, variaram entre: pena capital, degredo, açoite, galés, confiscação de bens, penas pecuniárias e palmatoadas ⁴⁵.

A Companhia das Pescas Reais, criada devido à intenção da Coroa em ampliar as atividades baleeiras no litoral da América Portuguesa, não contou com nenhum movimento local de contestação de seu monopólio durante sua gênese, no entanto, Marcelo Paz demonstra que foram duas as ondas reivindicatórias a questionar a forma de atuação da empresa ao longo de seu período de atuação ⁴⁶. A primeira onda contrária será encabeçada por dois mercadores, que apesar de advogarem pela mesma causa agiram de forma isolada, a saber: Domingos Lopes Loureiro e Tomé de Castro Correia de Sá, que irão contraditar a

Revista Camões, Lisboa, nº 15/16, P. 42-53, Jan/Jun. 2003; SOUSA, Fernando de. A Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1978). **Revista População e Sociedade**, n.º 10, p. 9-58, 2003.

⁴² SOUSA, Fernando de. O Marquês de Pombal e as conturbadas origens da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1757). **Revista Camões**, Lisboa, nº 15/16, P. 42-53, Jan/Jun. 2003. P. 46.

⁴³ Entre eles tanoeiros, taberneiros e marinheiros, já que, a partir da formação da empresa estes trabalhadores de alguma forma tiveram sua liberdade de atuação profissional cerceada.

⁴⁴ Sobre isto ver: CARDOSO, Antônio M. de Barros. O alvará de Instituição da Companhia e os motins do Porto de 1757. **Douro – Estudos e Documentos**, Douro, vol. I, P. 55-76, 1996.

⁴⁵ Ibidem. P. 18.

⁴⁶ PAZ, Marcelo de Oliveira. **Companhia da Pescaria das Baleias nas Costas do Brasil (1765-1801): a caça ao Leviatã dos mares**. 2015. 297 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Brasileiros) – Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, Lisboa.

legalidade do monopólio ⁴⁷. Pretendiam os dois comerciantes arrematar o contrato para o complexo baleeiro meridional ⁴⁸.

Um segundo movimento irá se iniciar por volta de 1790, este sim teve poder de influenciar a decisão régia que aboliu o monopólio da Companhia. Diferentemente da primeira onda, os líderes dessas queixas passam a contestar os procedimentos da prática comercial adotada no litoral do Brasil, questionando sua eficácia e sustentabilidade. Um dos líderes chega inclusive a redigir documento analisando profundamente a atividade baleeira apontando as falhas na produção e a inviabilidade da prática por um período alongado de tempo ⁴⁹.

Em Pernambuco os eventos não foram distintos das demais, estabelecer a Companhia Geral não foi tarefa fácil, o governador Luís Diogo da Silva empregará inúmeros esforços na tentativa de convencer a elite colonial pernambucana a se tornar acionista na empreitada, em ofício do ano de 1761, o governador afirma que “não há motivos por mais fortes nem evidências de maior demonstração que possam convencê-los a apostarem da sua vida os poucos cabedais que logram” ⁵⁰. Deixando clara a resistência em aderir ao projeto, seja por parte dos homens de negócio ou pela nobreza da terra.

O governador dizia ainda que o motivo pelo qual os grandes da capitania se mostravam contrários a ideia de integrar os quadros da Companhia se dava por ela “tê-los separados dos antigos interesses que estavam habituados a fazer na forma e regularidade que lhes parecia” ⁵¹. Ou seja, apontava o descontentamento dos negociantes e produtores com a supressão da liberdade de comércio, que já estava bem estabelecido naquela região.

Desde sua instalação a sociedade será alvo de queixas por parte da população, muitas serão as representações e denúncias encaminhadas ao rei sobre sua má administração e o estado de decadência em que se achava a Capitania de Pernambuco. Não raro as queixas continham apelos que suplicavam a sua extinção. Segundo Pereira da Costa:

Queixas amargas, representações constantes foram dirigidas ao governo da metrópole pelos agricultores e comerciantes contra tão odioso monopólio,

⁴⁷ PAZ, Marcelo de Oliveira. Op. Cit. P. 206-215.

⁴⁸ União das armações Paulistas, Catarinense e Fluminenses.

⁴⁹ PAZ, Marcelo de Oliveira. P. 240- 249.

⁵⁰ AHU – PE Cx. 94. D. 7481. Recife, 4 de fevereiro de 1761.

⁵¹ Idem.

tendente a aniquilar essas duas fontes produtoras da colônia e cujos danos vinham muito diretamente recair em prejuízo do povo ⁵².

A oposição instalada ao monopólio será liderada pelos senhores de engenho e produtores, Mesa de Inspeção do tabaco e do açúcar, governadores da capitania em especial José Cesar de Menezes, algumas câmaras ultramarinas⁵³ e uns poucos homens de negócio que não se tornaram acionistas da empresa. O ano de 1770 será marcado como a primeira grande crise pela qual passará a Companhia. Para além dos conflitos de interesses, o Estado português passava por uma forte refração econômica medida pela acentuada queda de seus rendimentos. Diante dessa situação, o governo português passou a empregar maior cuidado na organização de suas alfândegas e proceder ao aumento de impostos ⁵⁴.

A segunda grave crise acontece sete anos após a primeira, o impacto da crise de 70 não irá se dissipar tão facilmente, a morte do rei D. José I e o afastamento do marquês de Pombal do cargo de secretário do reino no ano de 1777, farão ressurgir uma nova onda de queixas e representações pedindo a extinção da mesma ⁵⁵. A Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba será extinta durante a vigência do governo de José César de Meneses, grande denunciador de sua ingerência. A empresa, que era objeto de desarmonia entre a Coroa e os habitantes locais, não obteve os lucros planejados pelo Reino.

Outros elementos perturbadores da política monopolista exercida pelas Companhias privilegiadas serão o contrabando, descaminhos e contravenções, práticas recorrentes na história da colonização do Novo Mundo, realizada por diversas nações durante todo o período colonial. Reservando as particularidades das empresas aqui abordadas, a atividade do contrabando se fará sentir, em maior ou menor grau, no cotidiano de tais sociedades mercantis.

No caso venezuelano os comerciantes e produtores enxergavam a empresa como uma verdadeira barreira na prática tanto dos negócios legais quanto no contrabando, que já estavam acostumados a praticar com as nações estrangeiras. Além disso, estes mesmos

⁵² COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Recife: Secretaria do Interior e Justiça, 1951-1966. v. 6. P. 185.

⁵³ Cartas das câmaras de Recife, Goiana e Olinda endereçadas a rainha D. Maria I queixando-se dos procedimentos da companhia geral de Pernambuco e Paraíba e delatando o estado de miséria da capitania. AHU – PE Cx. 127. Doc. 9656. AHU – PE Cx. 130 Doc. 9830. AHU- PE Cx. 133 Doc. 10009.

⁵⁴ JÚNIOR, Ribeiro José. Op. Cit. p. 171.

⁵⁵ Cartas das câmaras de Recife, Goiana e Olinda endereçadas a rainha D. Maria I queixando-se dos procedimentos da companhia geral de Pernambuco e Paraíba e delatando o estado de miséria da capitania. AHU – PE Cx. 127. Doc. 9656. AHU – PE Cx. 130 Doc. 9830. AHU- PE Cx. 133 Doc. 10009.

personagens queixavam-se que a Companhia havia desregulado o mercado do cacau, provocando segundo os mesmos “el descenso en los precios del producto de manera constante contribuyendo a la pérdida de patrimonios criollos y al debilitamiento de sus envíos al exterior”⁵⁶.

Como forma de deter o contrabando generalizado na região, uma das prerrogativas da empresa era atuar no seu combate, para isso possuía embarcações de corso próprias. Quando da captura de naus estrangeiras a tripulação era recompensada com parte do espólio arrecadado com a venda das mercadorias apreendidas, medida que irá estimular a “caça” ao contrabando nos mares caribenhos. Segundo as fontes exploradas por Ricardo Martinena, entre 1759 a 1763, a Companhia apreendeu 43 embarcações estrangeiras⁵⁷, um número bastante expressivo para um período de apenas quatro anos.

De acordo com Carreira, a Companhia do Grão-Pará e Maranhão sofria com os contrabandos praticados por nacionais, estrangeiros e ainda pelos agentes da própria Companhia. Esse tipo de prática vai ser mais bem estudada pelo autor nas feitorias africanas de Cacheu e Cabo Verde onde a empresa deveria atuar com exclusividade. No entanto, as condições das fortalezas daqueles portos eram lastimáveis e “nem serviam para defender os portos das investidas dos navios estrangeiros, nem de nenhum modo intimidavam as populações negras”⁵⁸. Assim sendo, a invasão de navios estrangeiros era rotineira, prejudicando o comércio das embarcações reais.

Na Companhia das Vinhas do Alto Douro as contravenções também foram recorrentes. Entre os anos de 1772 a 1774, instaurou-se na região uma grande devassa que tinha por objetivo combater e expor os culpados de várias transgressões que vinham ocorrendo sob a área de atuação da empresa. Apesar, da numerosa legislação que buscava evitar os diversos tipos de fraudes existentes naquele ramo comercial, estas persistiram, principalmente a introdução ilegal de vinhos de ramo⁵⁹ na zona demarcada⁶⁰. Outra fraude bastante comum era a mistura de vinhos de menor qualidade aos vinhos destinados a

⁵⁶ MANRIQUE, Carlos Alberto Murgueitio. Op. Cit. P. 16.

⁵⁷ AIZPURUA, Ramón Aguirre. “*El corso de la Compañía Guipuzcoana: los casos de la lancha San Fernando y de la balandra Nuestra Señora de Aranzazu*”, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, p. 379-392, 2006. P. 382.

⁵⁸ CARREIRA, Antonio. Op. Cit. P. 79.

⁵⁹ O vinho de ramo era um vinho de menor qualidade que deveria ser vendido apenas para o mercado interno.

⁶⁰ Com o estabelecimento da Companhia a região Duriense passou a ser a primeira do mundo a ter uma demarcação própria, que estabelecia quais terras eram adequadas para produção de cada qualidade de vinho.

exportação ou ainda o acréscimo da baga do sabugueiro ao vinho, para que ele adquirisse a coloração desejada ⁶¹.

Neste caso também, apura a devassa que os próprios agentes da Companhia estavam envolvidos nas contravenções, incluindo homens que ocupavam altos postos dentro da empresa, como o de provedor e deputados. De acordo com o historiador Fernando Sousa: “numerosos oficiais daquela instituição praticavam com o maior escândalo a introdução e mistura do vinho de ramo com o vinho fino e legal nas suas próprias adegas” ⁶². Ainda segundo o autor, mesmo após a devassa este tipo de prática foi um problema recorrente no dia a dia da empresa.

Na Companhia das Pescas Reais, pode-se também averiguar o envolvimento de seus agentes em redes de contrabando, ninguém menos que o administrador geral da empresa, o homem de negócio português João Marcos Vieira, era o principal suspeito de uma devassa instaurada no ano de 1794, que tinha por objetivo investigar o crime de contrabando de escravos para a região de Montevidéu. Apesar, do contrabando neste caso não está diretamente relacionado às mercadorias que estavam sob o monopólio da empresa, acredita-se que João Marcos Vieira, estava envolvido há anos numa rede de contrabando com a região do Rio da Prata e que se utilizava de seu cargo para obter vantagens financeiras ⁶³.

Com a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba não será diferente, a partir da criação desse organismo regulador, os locais irão buscar meios e estratégias de evasão do controle régio, um desses meios de escape será o contrabando de mercadorias realizados através das rotas que uniam Pernambuco e Bahia tanto através dos sertões e dos caminhos de cabotagem. A investigação as fontes primárias nos demonstra que o contrabando durante o período de vigência do monopólio exercido pela empresa será prática recorrente e generalizada. Os descaminhos envolviam até mesmo autoridades régias, oficiais, deputados e acionistas da empresa, sendo seu combate tema cativo nos ofícios trocados entre a Coroa e as autoridades locais. Este comércio descaminhado é tema central desta dissertação.

As análises sobre as práticas mercantis desenvolvidas na América Portuguesa figuram entre as contemporâneas abordagens e questionamentos que marcam uma nova forma de pensar a colônia. Dentro dessa perspectiva, alguns trabalhos centrados em entender as questões relativas ao comércio colonial têm apontando para a existência de um fluxo ilegal de

⁶¹ Sobre isto ver: SOUSA, Fernando de; DIAS, Joana; VIEIRA, Francisco. Uma devassa terrível ao Alto Douro (1771-1775). **Revista População e Sociedade**, n.º 9, p. 151-276, 2002.

⁶² Ibidem. P. 166

⁶³ PAZ, Marcelo de Oliveira. Op. Cit. P. 225-239.

negócios em diversas capitanias. Dentro deste universo, é notável a dedicação que a historiografia tem dado ao estudo dos descaminhos de ouro e pedras preciosas na região das Minas e adjacências. Destaca-se nesse sentido o trabalho produzido por Paulo Cavalcante em “Negócios de Trapaça: caminhos e descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)”⁶⁴, onde o autor busca explicar qual o papel do contrabando no processo de colonização da América Portuguesa se utilizando de farta documentação e tendo como objeto a região das Gerais e suas zonas fronteiriças.

Apesar de não se centrar exclusivamente no comércio descaminhado, o trabalho da historiadora Isnara Pereira Ivo, sobre circulação econômica e cultural na região das Minas Gerais, também merece destaque. Ivo reserva partes de seu livro “homens de Caminho: trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América Portuguesa – século XVIII”⁶⁵, para discutir a questão dos vultosos descaminhos realizados naquelas plagas, dando ênfase aos caminhos e picadas utilizadas pelos contraventores, bem como as tentativas da Coroa em reprimir tal fluxo.

Cabe menção também aos estudos desenvolvidos contemporaneamente que tem por objetivo estudar os faustos contrabandos realizados no extremo Sul da América Portuguesa em seus contatos com a região platina. Dentro dessa seara, merece revelo os trabalhos desenvolvidos por Rodrigo Ceballos e Fábio Kühn. O primeiro se dedicará em recentes artigos a estudar os negócios de contrabando conduzidos por luso-brasileiros, na Buenos Aires do século XVII, demonstrando como esses indivíduos foram capazes de criar redes de solidariedade que permitiram a realização de seus negócios extralegais⁶⁶.

Já Fábio Kühn tem se centrado em publicações atuais, a analisar o comércio contrabandeado de escravos na região da Colônia do Sacramento do século XVIII. O autor demonstra como os luso-brasileiros sediados naquelas áreas, associados a homens de negócios de duas outras importantes Praças comerciais, a saber, Bahia e Rio de Janeiro, conseguiram

⁶⁴ CAVALCANTE, Paulo. **Negócios de trapaça: Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)**. São Paulo: Hucitec, 2006.

⁶⁵ IVO, Isnara Pereira. **Homens de Caminho: Trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América Portuguesa. Século XVIII. Vitória da Conquista: Edições UESB**, 2012.

⁶⁶ CEBALLOS, Rodrigo. Extralegalidade e autotransformação no porto: a presença portuguesa na Buenos Aires colonial (século XVII). **Fronteiras**, Dourados, MS, v. 11, n. 19, p. 229-248, jan./jun. 2009. P. 288; CEBALLOS, Rodrigo. Da União à Restauração: considerações sobre o comércio, a administração e os lusitanos na Buenos Aires seiscentista. **Rev. Esc. Hist.** [online]. 2016, vol.15, n.2, pp. 00-00.

deter hegemonia dentro de tal negócio desbancando comerciantes de outras nações interessados naquela matéria, como os ingleses ⁶⁷.

Outros estudos que debatem a temática do contrabando e que conversam com nosso trabalho são as pesquisas de Ernst Pijning para o Rio de Janeiro do século XVIII, onde o autor defende a prática do contrabando como algo inerente ao sistema colonial, prerrogativa que concordamos ⁶⁸. E ainda vale nota para as obras de Zacarias Moutoukias, que estudando o comércio extralegal na região de Buenos Aires do século XVII, aponta também para o entendimento do descaminho como algo indissociável da economia colonial ⁶⁹.

Nosso trabalho dialoga com os estudos acima descritos, no entanto, deixamos claro que o comércio de contrabandeado alvo desse estudo, assume contornos distintos, afinal de contas entre 1759 e 1780, o comércio em Pernambuco era monopolizado pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. O descaminho nessa situação não causava prejuízos apenas ao erário régio, mas também aos acionistas e agentes da empresa que possuía uma jurisdição privativa, encarregada de cuidar de todas as questões jurídicas que envolvessem a Companhia.

Ressaltamos ainda que apesar da empresa não possuir jurisdição sobre os portos do sertão, Alagoas e Rio São Francisco acabava a mesma amargando graves prejuízos em decorrência do comércio realizado naquelas paragens, pois invariavelmente os produtos que circulavam nos sertões entre as capitanias vizinhas vinham inundar a praça mercantil de Pernambuco a preços bem mais em conta do que os vendidos pela Companhia. Por isso, de acordo com a documentação trabalhada por volta do ano de 1770, a empresa passa a combater com vigor este tipo de negócio, demonstrando a força que esse comércio interiorano irá adquirir durante o período de vigência do monopólio comercial da empresa.

As rotas comerciais que ligavam o litoral da capitania ao sertão e que tinham como veio principal o Rio de São Francisco, região de fronteira entre Bahia e Pernambuco, também serão alvos desse estudo. Para adentrar no universo sertanejo e compreender as dinâmicas desenvolvidas naqueles ambientes nos apoiaremos nos clássicos como, Capistrano Abreu ⁷⁰,

⁶⁷ KUHN, Fábio. Conexões negreiras: contrabandistas de escravos no Atlântico sul (Rio da Prata, 1730-1752). **Anos 90**, Porto Alegre, v. 24, n. 45, p. 101-132, jul. 2017.

⁶⁸ PIJNING, Ernest. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. **Revista Brasileira de História**. São Paulo: São Paulo, v. 21, nº42, p. 397-414. 2001.

⁶⁹ MOUTOUKIAS, Zacarias. *Burocracia, contrabando y autotransformacion de las elites Buenos Aires em el siglo XVII*. **Anuario del IEHS**, III. Tandil, 1988.

⁷⁰ ABREU, Capistrano de. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. São Paulo: Livraria Briguiet, 1960.

Manoel Correia de Andrade ⁷¹ e José Antonio Gonsalves de Mello ⁷² que nos dão pistas de como se empreendeu a interiorização do território colonial a partir das duas capitanias alvo desse estudo: Bahia e Pernambuco.

Utilizaremos também produções mais recentes, como a revisão dos relatos de viajantes pelo interior feita por Tiago Bonato ⁷³ e do trabalho de fôlego de Kalina Vanderlei ⁷⁴. Sem esquecer claro, dos renovados estudos que apontam para a vitalidade e dinamismo comercial que esses espaços sertanejos irão adquirir em suas conexões com o litoral e até mesmo com o Ultramar. Onde destacamos os trabalhos de Hugo Demétrio Nunes Teixeira Bonifácio ⁷⁵ e da própria Isnara Pereira Ivo ⁷⁶, já citada.

Ainda buscando discutir a questão do espaço sertanejo, sua ocupação, funcionamento e dinamismo, recorreremos a autores que trazem discussões acerca da noção de territorialização desses espaços na América Portuguesa, a partir da ação efetiva do Estado sob essas áreas. Para isso nos utilizaremos de nomes como: Íris Kantor ⁷⁷, Mafalda Soares da Cunha ⁷⁸ e Paulo Henrique Marques de Queiroz Guedes ⁷⁹. Continuando a discussão do mesmo tema, porém a partir de uma perspectiva geográfica, nos apoiaremos em Manoel Correa de Andrade ⁸⁰ e Antonio Carlos Robert de Moraes ⁸¹.

⁷¹ ANDRADE, Manoel Correia de. **A terra e o Homem no Nordeste**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas Ltda, 1980.

⁷² MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Três Roteiros de Penetração do Território Pernambucano (1738-1802)**. Recife: Imprensa Universitária, 1966.

⁷³ BONATO, Tiago. **Viagens do Olhar: Relatos de Viajantes e a Construção do Sertão Brasileiro (1783 – 1822)**. Guarapuava: Unicentro, 2014.

⁷⁴ WANDERLEI, Kalina. **Nas solidões Vastas e Assustadoras: A conquista do Sertão de Pernambuco pelas vilas açucareiras nos séculos XVII e XVIII**. Recife: CEPE, 2010.

⁷⁵ BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. **Nas rotas que levam as Minas: Mercadores e Homens de Negócio da Capitania de Pernambuco no Comércio de Abastecimento da Região Mineradora no Século XVIII**. Recife, 2012, 209 P. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós- graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal de Pernambuco.

⁷⁶ IVO, Isnara Pereira. Op. Cit.

⁷⁷ KANTOR, Íris. Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica (1750-1850). **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. N. Sér. v.17. n. 2. p. 39-61 jul.- dez. 2009; KANTOR, Íris. Soberania e territorialidade colonial: Academia Real de História Portuguesa e a América portuguesa (1720). In: DORÉ, Andréa; SANTOS, Antonio Cesar de Almeida (Org.). **Temas setecentistas: governos e populações no Império português**. Curitiba: UFPR-SCHLA/Fundação Araucária, 2009.

⁷⁸ CUNHA, Mafalda Soares da; NUNES, Antônio Castro. Territorialização e poder na América portuguesa. A criação de comarcas, séculos XVI-XVIII. **Tempo (Niterói, online)** | v. 22, n. 39. P.001-030, jan-abr.,2016. P. 15.

⁷⁹ GUEDES, Paulo Henrique Marques de Queiroz. **No íntimo do sertão: poder político, cultura e transgressão na capitania da Paraíba (1750-1800)**. 2013.318 f. Tese (Doutorado em História) – Centro de Filosofia e Ciências humanas. Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

⁸⁰ ANDRADE, Manoel Correia de. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2004.

⁸¹ MORAES, Antonio Carlos Robert de. Bases da formação territorial do Brasil. **GEOGRAFARES**, Vitória, n. 2, jun. 2001; MORAES, Antonio Carlos Robert. O Sertão. **Terra Brasilis (Online)**. V. 4 – 5/ 2003.

O presente trabalho contém três capítulos. O primeiro intitulado “Nos caminhos do contrabando”, está dividido em dois tópicos. Iniciamos procedendo a uma breve revisão historiográfica acerca da evolução dos estudos voltados para o mundo colonial, destacando as principais mudanças do ponto de vista metodológico ocorridas nos últimos quarenta anos. Neste capítulo também, iremos realizar a análise e discussão do conceito de contrabando, caro a este estudo.

Além disso, também procederemos a investigação das rotas de comércio que ligavam o litoral da capitania pernambucana ao interior do território, dando destaque aos caminhos “do Capibaribe” e “do Ipojuca”, que conectavam a praça mercantil pernambucana com a região do Rio de São Francisco em sua fronteira com a capitania Baiana. Utilizando do auxílio de mapas, discutiremos ainda neste primeiro momento as hipóteses acerca de como se movimentavam os comerciantes alvos desta pesquisa, ressaltando para além dos caminhos interioranos a possibilidade de atuarem seguindo uma rota direta através da costa marítima entre Pernambuco e Bahia.

O segundo capítulo se chama “Aspectos internos dos descaminhos: casos e circulação de produtos”, nele iremos investigar as mercadorias que circulavam entre Bahia e Pernambuco, através das redes de comércio ilegal, esclarecendo quais eram os produtos que mais transitavam entre as duas praças, ressaltando a grande variedade destes produtos e a grandiosidade daquele tipo de comércio. Também trataremos neste capítulo sobre os casos mais peculiares arrolados no nosso acervo documental.

A análise destas ocorrências nos faz compreender melhor a dinâmica daquele tipo de atividade mercantil. Esclarecendo como atuavam os comerciantes envolvidos naquele mercado e quais as suas condutas. Deixamos claro ainda, que o contrabando no período estudado era uma prática amplamente disseminada na capitania, sendo efetuado por uma grande quantidade de sujeitos em situações diversas.

Identificamos dentro desse contexto três grandes blocos de contrabando: o primeiro era o contrabando de grande porte, realizado por redes de comerciantes, bem organizadas e que possuíam toda uma estrutura que permitia a realização da prática em grande volume. O segundo tipo seria o contrabando de pequena monta, praticado por uma infinidade de personagens desde oficiais da companhia a pessoas “comuns”, que se aproveitavam de uma oportunidade para obter lucros pessoais. Por fim, identificamos o contrabando realizado por embarcações estrangeiras, que geralmente vinham dar na Costa da capitania pernambucana se utilizando do subterfúgio do mal tempo ou da necessidade de ser fazer reparos na embarcação,

se aproveitando então para introduzir nas terras exclusivas da Companhia uma infinidade de mercadorias europeias e levar daqui os produtos da terra.

O terceiro capítulo denominado “Contrabando: combate e complexidade do esquema” está dividido em três tópicos. O primeiro deles busca proceder a análise das medidas repressivas tomadas em nível local para que se evitasse e extinguisse a prática do contrabando do território da capitania pernambucana. Para tal feito, nos utilizamos de uma série de ofícios expedidos pelos governadores pernambucanos que tratam sobre o tema, além disso, também contamos em nosso acervo documental com ofícios da Junta Companhia Geral em Lisboa, que nos fornecem informações preciosas acerca das irregularidades cometidas pelos administradores pernambucanos e as medidas coibitivas que deveriam ser tomadas para que se cessassem os descaminhos.

Na segunda parte tratamos sobre o envolvimento de agentes, acionistas e deputados da Companhia Geral, bem como, de algumas autoridades régias nos circuitos de comércio ilegal. Por fim, o terceiro tópico versa sobre a grande insatisfação dos representantes da população das vilas de Pernambuco, que durante todo o período do monopólio exercido pela empresa, irão enviar ao reino uma série de queixas e denúncias e representações, atestando a má gestão exercida pela direção subalterna de Pernambuco e a acusando de agir em benefício próprio.

Nosso principal fundo arquivístico concentra-se nos manuscritos depositados no Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) para as capitanias de Pernambuco, Bahia e anexa Paraíba e Alagoas, essa ainda comarca de Pernambuco, material digitalizado pelo projeto resgate. Nele se encontram uma farta documentação trocada entre os governadores, principalmente, os pernambucanos e a Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar sobre a questão do contrabando. A grande maioria desses arquivos é categorizada como ofícios, no entanto, em alguns deles é possível encontrar anexos referentes a outros tipos de documentação, incluindo cópias de devassas tiradas acerca de contrabandos, editais lançados pela Companhia Geral, listas de cargas e mercadorias de embarcações apreendidas, cartas circulares lançadas por autoridades locais, minutas reais dando parecer sobre a matéria ou casos específicos, entre outras coisas. O volume desses documentos e a diversidade de informações contidas neles demonstram como o comércio desencaminhado no período foi expressivo.

Também nos utilizamos na escrita deste trabalho de processos crimes depositados no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, esses documentos de cunho jurídico-administrativo, pertencem ao fundo da Conservatória da Companhia em Lisboa, órgão responsável por julgar

todas as causas referentes aos assuntos da empresa, já que, a mesma possuía um regime jurídico privativo ⁸². Neles é possível visualizar toda a prática processual e rotina jurídica adotada nos casos onde foram instauradas devassas para averiguação do crime de contrabando. Esse fundo é fonte fértil para nossa pesquisa, pois através dos processos conseguimos obter informações detalhadas sobre os casos, como as inquirições feitas aos réus de defesa e de acusação, a lista de carga das embarcações, os personagens envolvidos nos descaminhos, as defesas perpetradas pelos advogados representantes dos réus, as apelações e sentenças dadas a nível local, as sentenças aplicadas, etc.

Complementando estes acervos também fizemos uso de manuscritos existentes no arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros (IEB-USP), estes documentos que estão disponíveis apenas para consulta presencial, foram de grande importância para o entendimento das rotas que no século XVIII ligavam o litoral de Pernambuco ao sertão e acabavam por desembocar no Rio de São Francisco, região fronteira entre Pernambuco e Bahia e local de comércio abundante. Utilizamos também neste trabalho de material transcrito existente na Hemeroteca digital da Biblioteca Nacional (BN) e de livros coevos digitalizados e disponíveis para consulta online, pertencentes ao setor de raridades da Biblioteca pública Mário de Andrade (BMA).

Por fim esse estudo parte do entendimento do comércio como um elemento de dinamização da capitania de Pernambuco tanto na perspectiva da economia local, quanto no contexto de ampliação das dinâmicas sociais. Acreditamos que o comércio potencialmente descaminhado realizado através dos sertões e da navegação direta entre as capitanias de Bahia e Pernambuco acabou contribuindo para o aumento da força econômica das regiões envolvidas naqueles circuitos.

⁸² Este tema será mais bem desenvolvido no segundo capítulo deste trabalho.

2 NOS CAMINHOS DO CONTRABANDO

2.1 *Contexto e conceitos*

Desde meados da década de 80 do século XX, tem se operado uma ampla revisão crítica a respeito dos paradigmas até então utilizados nos estudos acerca dos impérios modernos e seus domínios ultramarinos. Os trabalhos centrados na análise dos aspectos políticos da Europa moderna sofreram grandes transformações. Sintomática são as pesquisas desenvolvidas nesse período a despeito do processo de formação dos Estados modernos europeus, bem como, de seus complexos imperiais. Categorias amplamente difundidas, que eram base dos estudos desenvolvidos até aquele momento como: centralização política e administrativa e, poder absoluto serão substituídas pela identificação da existência de poderes concorrentes ao do monarca dentro do sistema político europeu ⁸³.

Esta nova abordagem será consolidada com o desenvolvimento de estudos sobre o Império português no exterior. Aqui cabe destacar as importantes contribuições da tradição historiográfica anglo-saxônica, principalmente os apontamentos do historiador inglês Charles Boxer, responsável por modificar a forma como se entendia a atuação das elites coloniais, dentro do exercício de governação no ultramar ⁸⁴. Outro nome que merece ser lembrado é o de A.J.R. Russell-Wood, além de desenvolver estudos sobre as categorias de centro e periferia, o autor irá também apontar para a existência dentro do sistema colonial de uma porosidade que permitiu aos governos e autoridades locais margem para negociação com a metrópole ⁸⁵.

Também merece destaque a produção dos historiadores norte-americanos, responsáveis por desenvolver obras sobre variadas dimensões da sociedade e da economia colonial brasileira. Stuart Schwartz será responsável por identificar em seu clássico “Burocracia e sociedade no Brasil colonial” ⁸⁶ a incorporação da magistratura portuguesa aos interesses e dinâmicas locais. Outro historiador americano que irá influenciar sobremaneira

⁸³ Sobre isto ver: LARA, Silvia Hunold. Conectando historiografias: a escravidão africana e o Antigo Regime na América Portuguesa. In: BICALHO, Maria Fernanda. FERLINI, Vera Lúcia Amaral (Orgs.). **Modos de governar**: ideias e práticas no império português – séculos XVI a XIX. São Paulo: Alameda, 2005.

⁸⁴ GOUVÊA, Maria de Fátima. Redes governativas portuguesas e centralidades régias no mundo português, c. 1680-1730. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs.). **Na trama das redes**: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. P. 161.

⁸⁵ Sobre isto ver: A.J.R., Russel-Wood. Centro e periferia no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. **Revista brasileira de história**, São Paulo, vol. 18, nº 36 (1998).

⁸⁶ SCHWARTZ, Stuart. **Burocracia e sociedade no Brasil colonial**. São Paulo: Companhia das letras, 2013.

esse processo revisionista é Jack Green, que deu nova leitura a relação colonial, destacando a existência e importância das negociações em diversos níveis, como uma realidade do sistema político português ⁸⁷.

Esses estudos também serão desenvolvidos em Portugal, onde se destacam os apontamentos feitos por Antonio Manoel Hespanha em seu “As vésperas do Leviatã: instituições e poder político em Portugal – Séc. XVII” ⁸⁸ e em estudos posteriores. O autor irá discutir a tão esquemática visão do Estado moderno centralizado, tendo como base uma vasta documentação. O centro nervoso da tese de Hespanha discute a autonomia dos corpos sociais constituintes do Estado Português. Nele a monarquia é entendida como cabeça de um grande corpo social, os poderes do centro são outorgados a indivíduos e instituições nas periferias do Império para atuarem em nome do rei. Portanto, não se despreza a importância dos poderes inferiores dentro do jogo político. No entanto, somente a monarquia era capaz de unir e criar nexos a um grande escopo de jurisdições que abrangiam dentro do Reino e nos seus domínios ultramarinos. Dessa forma, Hespanha define o Estado português como corporativista ⁸⁹.

Hespanha aponta como características primordiais da monarquia corporativa: a divisão de poder no espaço político entre a coroa e os poderes subalternos, o corpo legal estava baseado na doutrina jurídica comum europeia, mas eram muitos os casos em que as práticas consuetudinárias prevaleciam, o entrelaçamento entre deveres políticos e morais e por fim a certa autonomia que possuíam as autoridades régias e a efetiva proteção a que estavam sujeitos os seus direitos e atribuições ⁹⁰. Parece-nos que Hespanha demonstra a todo tempo, não a “fragilização do Estado Português”, mas sim a relação de interdependência que irá se desenvolver entre o reino e suas possessões ultramarinas.

Essas concepções irão ganhar fôlego no Brasil principalmente nos anos 90 do século XX, quando as pesquisas sobre as relações de poder passam a ganhar força gerando uma série de trabalhos empenhados em estudar as formas de governar e o funcionamento das

⁸⁷ GRENE, Jack P. *Negotiated Authorities: Essays in Colonial Political and Constitutional History*. University Press of Virginia, 2ª ed., 1994.

⁸⁸ HESPANHA, A.M. **As vésperas do Leviatã**: instituições e poder político em Portugal – Séc. XVII. Coimbra: Almedina, 1994.

⁸⁹ HESPANHA, A.M. Antigo regime nos trópicos? Um debate sobre o modelo político do império colonial português. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes**: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. HESPANHA, A.M. A constituição do Império Português. Revisão de alguns enviesamentos correntes. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. BICALHO, Maria Fernanda. (Orgs). **O Antigo Regime nos trópicos**: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

⁹⁰ HESPANHA, A.M. *Ibidem*. P. 46.

instituições dentro do conjunto imperial. Junto a estas pesquisas também foram feitas investigações para outras áreas do Império, dessa forma nos últimos anos tem se buscado compreender os nexos imperiais que davam forma ao Império português ⁹¹.

Esse alargamento de análise é bastante significativo, uma vez que, rompe com a ideia da ineficiência do sistema político-administrativo português, essa “ineficiência” passa então a ser compreendida como uma característica da administração colonial portuguesa ⁹². Seguindo o mesmo caminho, o do entendimento do Estado português como corporativo, uma série de novos estudos começam a apontar para a importância dos vínculos estratégicos estabelecidos pelos grupos integrantes do Estado.

Dessa forma, o papel central desempenhado pelas redes no interior do conjunto imperial tem ganhado destaque nas discussões historiográficas recentes. A categoria de “redes” utilizada neste trabalho, parte dos pressupostos apontados em estudos recentes que atestam a importância deste mecanismo de articulação também na esfera mercantil. Dentro desta seara de pesquisa, destacam-se as produções de João Fragoso, Antônio Carlos Jucá de Sampaio e Roquinaldo Ferreira ⁹³.

De acordo com Maria Fernanda Bicalho, é incontestável para a historiografia que até o século XVII o Estado português se desenvolveu sobre o prisma corporativista ⁹⁴. Apesar do aparente consenso vale salientar que o modelo corporativo lançado por Hespanha não é unanimidade, prova disso é o debate acadêmico existente entre o autor e a historiadora Laura

⁹¹ LARA, Silvia Hunold. Op. Cit. P. 32.

⁹² HESPAÑA, A.M. Op. Cit. P. 51.

⁹³ FRAGOSO, João. Capitão Manuel Pimenta Sampaio, senhor do engenho do Rio Grande, neto de conquistadores e compadre de João Soares, pardo: notas sobre uma hierarquia social costumeira (Rio de Janeiro, 1700-1760). In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). 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. FERREIRA, Roquinaldo. “A arte de furto”: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. Para além desses autores as produções das historiadoras Maria de Fátima Gouvêa e Mafalda Soares merecem destaque dentro da temática de redes.

⁹⁴ BICALHO, Maria Fernanda. As tramas da política: conselhos, secretários e juntas na administração da monarquia portuguesa e de seus domínios ultramarino. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. P. 345-352.

de Mello e Souza, a despeito da centralidade do Império. Souza centra sua crítica na “pouca atenção dada à especificidade dos diferentes contextos imperiais”⁹⁵ nos estudos do autor.

De qualquer forma, essa “realidade corporativa” começa a ser alterada já em fins do XVII e início do XVIII, neste momento começa a se desenvolver por toda a Europa um processo de maior centralização do poder real. No caso de Portugal, esse processo irá se solidificar no reinado de Dom José I, personificado pela pessoa de Sebastião Salgado de Melo, o Marquês de Pombal. Dentro desse contexto, políticas com o intuito de revitalizar o comércio português foram postas em ação. Na capitania de Pernambuco, importante polo econômico da conquista, essas ações serão colocadas em prática com a criação de dois organismos reguladores da economia local: a Mesa de Inspeção da Agricultura e do Comércio no ano de 1752⁹⁶ e a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1759.

Neste cenário é criada a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1759, que se tornará a detentora do “comércio exclusivo das duas capitanias de Pernambuco e Paraíba, com todos os seus distritos, e nos quais ninguém mais podia extrair, “mercadorias, gêneros ou frutos”⁹⁷. A Companhia que manteve o monopólio comercial na região até o ano de 1780, irá causar um grande impacto na economia da capitania, modificando toda uma lógica comercial, baseada no livre comércio, que já estava bem estabelecida em Pernambuco.

Nossa pesquisa tende a se alinhar com o estudo desenvolvido por Avanete Pereira sobre o exercício da governança na municipalidade em Salvador na segunda metade do XVIII⁹⁸. Fica claro para nós que a centralização política desejada pela Coroa nem sempre será aplicada de forma plena nos territórios do ultramar. As políticas pensadas para o Brasil precisaram ser adaptadas às realidades coloniais principalmente se tratando de mudanças potencialmente prejudiciais economicamente às elites locais que há muito dominavam a dinâmica de instituições e negócios no ultramar.

O contrabando e as ilicitudes eram dinâmicas corriqueiras nas áreas de atuação de sociedades exclusivistas. Muitas vezes, elas envolviam até mesmo os agentes destas

⁹⁵ SOUZA, Laura de Mello e. **O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII**. São Paulo: Companhia das letras, 2006. P. 48.

⁹⁶ Sobre a história da Mesa de Inspeção de Pernambuco consultar: CONTI, Paulo Fillipy de Souza. **A casa das qualidades, pesos e preços: a mesa da inspeção do tabaco e açúcar de pernambuco (1752-1777)**. 2016. 182 f. Dissertação (Mestrado em História) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco.

⁹⁷ CARREIRA, Antonio. **As Companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba**. Lisboa: Presença, 1982. p. 224.

⁹⁸ PEREIRA, Avanete. Poder local e autonomia camarária no Antigo Regime: o senado da câmara da Bahia (século XVIII). In: BICALHO, Maria Fernanda. FERLINI, Vera Lúcia Amaral. (Orgs.). **Modos de governar: ideias e práticas políticas no império português – séculos XVI a XIX**. São Paulo: Alameda, 2005.

companhias e as autoridades régias nos descaminhos. Isto porque, como afirma Fernando Novais o contrabando era uma prática comum dentro da economia colonial desde os seus primórdios. Ainda segundo o autor, tal prática não “negava o sistema” nem deve ser entendida como uma fissura ou uma exceção, muito pelo contrário, o contrabando assim como a concorrência e as disputas entre as potências europeias era parte da estrutura econômica daquele tipo de sociedade operando dessa forma, “dentro do mesmo sistema básico”⁹⁹.

Salientamos ainda que esse tipo de prática foi extensiva e naturalizada não só na América Portuguesa, mas nas diversas partes do mundo onde se desenvolveu a economia colonial. Em artigo que discute a noção de centralidade administrativa do governo português metropolitano, Russel-Wood chama atenção para algo que ele denomina como “cultura de evasão”, ou seja, a capacidade dos colonos luso-brasileiros de escaparem do controle régio. Segundo o autor essa cultura irá assumir diversas formas como: “a recusa em pagar impostos e taxas, escamoteamento dos pontos de fiscalização, evasão do serviço militar, burla quanto a inclusão nas listas municipais [...]”¹⁰⁰.

As transgressões na capitania pernambucana não se restringiram ao contrabando de mercadorias realizado junto a praça baiana. O cenário político administrativo também era local de subversão das diretivas reais. Em artigo que discute questões de justiça e administração na capitania Maria Filomena Coelho, relata as contendas ocorridas na segunda metade do XVIII, entre o Bispo de Olinda e o Juiz de Fora da região, que se acusavam mutuamente de cometer desvios monetários e se utilizar de seus cargos de prestígio para obter vantagens. Bem conhecido e reproduzido no mesmo artigo, é o caso do provedor Francisco do Rego Barros, acusado de descaminhar da fazenda real uma grande soma de dinheiro e de envolver os funcionários a ele submetidos no esquema ilícito¹⁰¹.

No artigo supracitado a autora opta por trabalhar com as categorias de suborno e corrupção. Nossa análise das fontes primárias em conjunto com a leitura da historiografia, nos leva a crer não serem estes vocábulos os mais adequados para se trabalhar a questão da “cultura de evasão” na América Portuguesa. Como veremos a seguir, consideramos que para evitar cair em anacronismos seja essencial desassociar as práticas transgressivas de seus significados contemporâneos.

⁹⁹ NOVAIS, Fernando A. P. 88-92.

¹⁰⁰ A. J. R., Russel-Wood. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. **Revista brasileira de História**, 1998, vol. 18, nº. 36. P. 196-197.

¹⁰¹ NASCIMENTO, Maria Filomena Coelho. Justiça, Corrupção e Suborno em Pernambuco (século XVIII). **Textos de História**, vol. 11, nº 1/2, 2003.

Nesta pesquisa a forma de evasão que nos interessa é o contrabando. Os contrabandos, extravios e descaminhos se constituíram em práticas recorrentes durante todo o século XVIII nas capitanias brasileiras. Resultados de uma tentativa de fuga a gerência da Coroa, lançados sobre a próspera economia colonial que neste século já possuía mais vulto que a metropolitana. Desta forma, se faz necessário discutir neste momento o conceito de contrabando buscando uma definição que se adeque ao nosso objeto.

Estudando a ligação entre o contrabando e as elites na Buenos Aires do século XVII, Zacarias Moutoukias afirma ser o comércio não autorizado a atividade comercial mais importante do porto de Buenos Aires. Além disso, o autor irá destacar a participação de oficiais régios nos esquemas ilegais admitindo ainda que a Coroa se adaptou a esta situação. Para Moutoukias “la corrupción fue el proceso por el cual los representantes locales del poder central, civiles y militares, se integraron a dicha elite, asociándola así a la función imperial”¹⁰². Concordando com a perspectiva de Moutoukias, Ernest Pijning irá afirmar que o contrabando era algo “inerente a economia do mundo atlântico pré-moderno, atuante em todos os aspectos da sociedade luso-brasileira”¹⁰³.

De acordo com Koselleck “as palavras que permaneceram as mesmas, não são, por si só, indício suficiente da permanência do mesmo conteúdo ou significado por elas designados”¹⁰⁴. Nesse sentido, concordamos com Cavalcante¹⁰⁵ e Moutoukias¹⁰⁶ quando afirmam não ser possível relacionar o contrabando com o termo corrupção como conhecemos hoje. O contrabando era uma prática enraizada na sociedade colonial e como sugere Pijning, dependendo da situação e dos personagens envolvidos, esse tipo de comércio era aceito e até mesmo incentivado pela Coroa¹⁰⁷.

Segundo o dicionário português e latino de Bluteau, contrabando significa “fazenda, e trato de fazenda furtada aos direitos, ou tirada por alto, sendo defeza a sua introdução”¹⁰⁸. Ou seja, a definição de contrabando no dicionário está relacionada diretamente ao ato de fraudar a

¹⁰² MOUTOUKIAS, Zacarias. *Burocracia, contrabando y autotransformacion de las elites Buenos Aires em el siglo XVII. Anuario del IEHS*, III. Tandil, 1988. P. 243.

¹⁰³ PIJNING, Ernest. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. **Revista Brasileira de História**. São Paulo: São Paulo, v. 21, nº42, p. 397-414. 2001. P. 399.

¹⁰⁴ KOSELLECK, Reinhart. **Futuro Passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. Puc-Rio, 2006. P. 105.

¹⁰⁵ Sobre isto ver: CAVALCANTE, Paulo. **Negócios de trapaça**: Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750). São Paulo: Hucitec, 2006.

¹⁰⁶ Sobre isto ver: MOUTOUKIAS, Zacarias. Op. Cit.

¹⁰⁷ PIJNING, Ernest. Ibidem. P. 400-403.

¹⁰⁸ BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário portuguez e latino**. Coimbra: no Collegio das Artes da Companhia de Jesus. Ano de 1712, P. 321.

fazenda real desviando o fisco. Para o nosso estudo percebemos que a definição clássica de Bluteau não se adequa inteiramente, pois apesar de não possuir o monopólio comercial para região dos sertões comumente as autoridades locais vão tratar as mercadorias transacionadas entre as praças de Bahia e Pernambuco via sertão como contrabando, mesmo quando estes produtos chegavam as praças comerciais de Pernambuco selados com selos de outras alfândegas do Império, ou seja, em algum momento aquela mercadoria havia pago os direitos reais.

Percebemos durante a investigação as fontes que existia uma grande confusão quanto a este comércio feito pelos interiores. Havia uma dificuldade das autoridades em classificar o que era passível de punição e poderia ser enquadrado como crime de contrabando e os casos em que aquele tipo de negociação era acobertada e permitida pela legislação. De acordo com nossa observação, na dúvida as autoridades régias e oficiais da Companhia preferiam pecar pelo excesso e realizar os sequestros para posterior investigação. Assim, contamos em nosso conjunto documental, como será demonstrado em capítulo posterior, com casos em que após se efetuar a apreensão a investigação acaba por absolver os réus, seja por falta de provas ou pela constatação de que não se procedeu em descaminhos.

Essa situação acontecia, pois não existia uma delimitação geográfica precisa que esclarecesse minuciosamente quais os portos se incluíam na categoria de “portos livres”, bem como, uma legislação específica que regulamentasse quais os produtos poderiam transitar entre estas paragens sem ofender o monopólio da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba¹⁰⁹. Segundo Koselleck os conceitos são polissêmicos reunindo em si “diferentes totalidades de sentido”¹¹⁰, os casos coletados na nossa documentação demonstram, além disso, como o entendimento a respeito do que era considerado comércio ilícito era fluído e variava de acordo com a interpretação dada pelas autoridades locais.

Para o nosso tema o que pudemos perceber através da investigação as fontes primárias é que o contrabando se constituiu em prática recorrente ao longo dos vinte e um anos de monopólio praticado pela Companhia Geral. A atividade ilícita que envolvia as próprias autoridades régias, oficiais e acionistas da Companhia em Pernambuco, causará grandes preocupações por parte da Coroa e da Junta da empresa sediada em Lisboa, virando assunto recorrente na documentação travada entre o Reino e os agentes locais de Pernambuco,

¹⁰⁹ Pelo menos até o momento não conseguimos localizar nenhum tipo de documento oficial que se referisse a estes pontos.

¹¹⁰ KOSELLECK, Reinhart. Op. Cit. P.109.

principalmente os governadores da capitania que eram encarregados sobre a matéria. Discutiremos melhor esta questão no terceiro capítulo deste trabalho.

Além de ser realizado de maneira extensiva durante todo o período do monopólio o comércio ilícito era praticado por uma grande diversidade de pessoas. Apesar da existência de redes mercantis mais complexas que atuavam de maneira melhor estruturada, esse comércio também era feito em pequenas quantidades por pessoas comuns. A análise das fontes nos atenta para o fato de que havendo oportunidade de lucros pessoais o contrabando era praticado por todos e entendido como algo banal.

Devido ao caráter pulverizado desse tipo de atividade mercantil os casos encontrados na documentação irão apontar para uma gama muito diversa de personagens, lugares e mercadorias envolvidos nesse tipo de prática. No entanto, é possível atestar com clareza a existência de um vigoroso circuito de comércio ilícito envolvendo as capitanias de Pernambuco e Bahia. As relações entre as duas praças eram estreitas, o contrabando de gêneros trazidos pelos portos da Bahia para Pernambuco e vice-versa irão permear todo o período proposto para este estudo.

Vale ressaltar, que antes da instalação da Companhia Geral o comércio entre Pernambuco e Bahia já existia, e estava bem consolidado, principalmente o comércio de carnes feito nos sertões que interligavam as duas praças e que margeavam o Rio de São Francisco. De acordo com a historiografia, a região circundante ao Rio de São Francisco sempre contou com uma grande densidade populacional de povos indígenas¹¹¹. O que denota a importância da área não só em termos geográficos, mas também salienta o seu importante papel como lugar de encontro de uma série de gentes.

Como é amplamente sabido, o processo de interiorização do território brasileiro irá acontecer de forma tardia, já que, em princípio a colonização portuguesa deteve-se a povoar a faixa litorânea do território brasileiro só criando um movimento de expansão em direção ao interior em meados do século XVII¹¹². De acordo com Capistrano de Abreu em livro clássico, a interiorização do território colonial teve início junto às capitanias do Norte notadamente Bahia e Pernambuco. Segundo o autor o próprio Donatário de Pernambuco, Duarte Coelho ainda no século XVI, nutriu ambições de conquistar o território ao largo do Rio de São

¹¹¹ NEVES, Zanoni. **Navegantes da Integração**: Os Remeiros do Rio São Francisco. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011. P. 30.

¹¹² WANDERLEI, Kalina. **Nas solidões Vastas e Assustadoras**: A conquista do Sertão de Pernambuco pelas vilas açucareiras nos séculos XVII e XVIII. Recife: CEPE, 2010. P. 111.

Francisco. Sabia-se já a época do potencial do local ¹¹³. Outro autor clássico, Manoel Correa de Andrade defende a tese de que o sertão do que hoje conhecemos como nordeste foi integrado à colonização portuguesa partindo de dois eixos centrais, sendo estes: Bahia e Pernambuco ¹¹⁴.

O movimento de integração dos interiores é comumente associado à expansão pecuária, pois, desde 1701 a Coroa portuguesa havia proibido a criação de gado a menos de dez léguas da costa ¹¹⁵, dessa forma os currais foram cada vez mais adentrando o espaço sertanejo seguindo o curso dos rios que forneciam os substratos necessários à sustentação das rezes bovinas e caprinas. Pedro Puntoni confirma essa característica da pecuária desenvolvida nas capitanias do norte, de acordo com o autor:

As fazendas de gado, grosso modo, acompanhavam as margens dos rios, uma vez que na região semi-árida o fornecimento de água era fator essencial para garantir a ocupação e a criação do gado. Os rios São Francisco ao sul, e o Parnaíba, ao norte eram os principais eixos da ocupação, por serem rios perenes; os demais na maioria seus afluentes, ainda abrigavam algumas das fazendas ¹¹⁶.

Apesar da pecuária ser entendida como fator decisivo para a conquista dos sertões do norte, não podemos esquecer o contexto em que se deu essa expansão. É importante lembrar que após a expulsão dos holandeses em 1654, a economia açucareira foi fortemente abalada não só por fatores internos como o clima e as intempéries a que estão sujeitas qualquer tipo de cultura tropical, como também por fatores externos como a concorrência com a produção de açúcar antilhano e a consequente baixa de preços dessa mercadoria, além é claro do aumento do preço dos escravos, dado a grande procura desse tipo de mão de obra em África ¹¹⁷.

Assim, o fluxo em sentido ao interior também vinha atender a uma demanda da Coroa que procurava alternativas para se livrar da crise econômica por qual passava a principal cultura da colônia brasileira. Dessa forma, as expedições aos sertões passaram a ser frequentemente encorajadas. Para animar e incentivar os colonos a desbravarem estas áreas a

¹¹³ ABREU, Capistrano de. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. São Paulo: Livraria Briguiet, 1960. P. 34.

¹¹⁴ ANDRADE, Manoel Correia de. **A terra e o Homem no Nordeste**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas Ltda, 1980. P. 167.

¹¹⁵ WANDERLEI, Kalina. Op. Cit. P. 136. PUNTONI, Pedro. **A guerra dos Bárbaros: povos indígenas e a colonização do sertão nordeste do Brasil 1650-1720**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004. P. 22.

¹¹⁶ PUNTONI, Pedro. Ibidem. P. 24.

¹¹⁷ PUNTONI, Pedro. Ibidem. P. 25.

Coroa irá a partir da segunda metade do século XVII, doar sesmarias a homens que tiveram papel de destaque nas batalhas travadas contra os holandeses ¹¹⁸.

De acordo com Kalina Wanderlei, após implementar a política de doação de terras e de financiar uma série de diligências para abrir caminhos naquelas paragens o Império Português relegou estas imensidões de terra aos interesses privados. Segundo a autora:

Assim foi que a conquista dos interiores das capitanias do norte, no século XVII, tornou-se tarefa dos senhores, seguindo o modelo inicial do projeto de colonização onde aos donatários e seus colonos cabia a instalação da indústria produtora, e a defesa do território contra a concorrência externa e a resistência interna ¹¹⁹.

Cabe ainda ressaltar que a partir do Reinado de D. João V, uma série de medidas e ações serão tomadas para garantir aos portugueses o controle efetivo de seus domínios no Ultramar. Isto porque, na Europa se vivia um momento de grande concorrência comercial e de contestação de antigos tratados territoriais e seus limites, a partir da elaboração de modernos estudos geográficos e cartográficos sobre o Novo Mundo. Dentro desse contexto de vulnerabilidade perante outras potências, era necessário que os diplomatas portugueses buscassem novas formas de defender e legitimar os direitos jurídicos do Rei sobre os territórios ultramarinos, nas negociações internacionais. No entanto, para que estes argumentos tivessem força era preciso conhecer o espaço da colônia ¹²⁰.

As grandes porções de terra que compunham a conquista no Brasil possuíam ainda no século XVIII, vastas áreas despovoadas e desconhecidas pelo Reino. De acordo com Íris Kantor, depois da Paz de Utrecht em 1713, que praticamente invalidava o antigo tratado de Tordesilhas, Espanha e Portugal vão iniciar um mapeamento sistemático de suas conquistas no além-mar. As coroas ibéricas irão neste momento investir na formação de pessoal qualificado e no custeamento de expedições para o interior, afim de que se produzissem trabalhos geográficos mais precisos ¹²¹. O projeto de elaboração do “Novo Atlas da América Portuguesa”, iniciado em 1729, por exemplo, é um desses esforços empreendidos pela Corte

¹¹⁸ WANDERLEI, Kalina. Op. Cit. P. 136.

¹¹⁹ WANDERLEI, Kalina. Ibidem, P. 137.

¹²⁰ Sobre isto ver: KANTOR, Íris. Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica (1750-1850). **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. N. Sér. v.17. n. 2. p. 39-61 jul.- dez. 2009.

¹²¹ Idem.

no sentido de oficializar o interior do território assegurando a posse do Reino principalmente sobre os espaços que estavam sob litígio ¹²².

Durante o diretório pombalino estas políticas de reafirmação do poder real serão reforçadas através da expansão da rede administrativa ¹²³, nas esferas civis e eclesiásticas a locais onde o poder estatal ainda não chegava, era necessário “territorializar” aqueles espaços. De acordo com Paulo Guedes, o conceito de território pode ser entendido como um espaço definido por e a partir de relações políticas e de poder, ainda segundo o autor para se pensar em território na América Portuguesa necessariamente deve-se levar em conta suas “jurisdições (militar, religiosa, tributária e judicial), considerando suas incongruências em relação aos territórios circunscritos ao âmbito das capitanias” ¹²⁴. Apesar de pequenas discordâncias, o entendimento de que o conceito de território está intimamente relacionado com a ideia de domínio ou gestão de uma determinada área é amplamente reconhecido pelos estudiosos do assunto ¹²⁵. A partir desse entendimento é que o geógrafo Manoel Correa de Andrade afirma, por exemplo, que nos primeiros anos de sua colonização o Brasil era um grande espaço não transformado em território ¹²⁶.

Para além das querelas europeias, deve-se pontuar que a partir do descobrimento das minas de ouro nas Gerais, vai-se assistir a um grande adensamento populacional naquelas regiões interioranas, principalmente entre as primeiras décadas do século XVIII. Fazia-se, pois indispensável criar naqueles novos centros todo um aparato administrativo, sobretudo fiscal para regular e garantir os direitos régios sobre os recursos minerais ali encontrados ¹²⁷. A historiografia sobre as Minas tem demonstrado como a ocupação daqueles territórios acabou por conectar uma grande malha espacial através dos seus circuitos de comércio que movimentavam, sobretudo, as regiões interioranas das capitanias do norte, incluindo as paragens sertanejas de Pernambuco e Bahia.

¹²² Sobre isto ver: CORREA, Jéssica Aparecida. O Novo Atlas da América portuguesa e a oficialização do território colonial (1730-1749). **Boletim Gaúcho de Geografia**. v.43, n.1, p. 100-120, 2016.

¹²³ Kantor, Íris. Op. Cit.; CUNHA, Mafalda Soares da; NUNES, Antônio Castro. Territorialização e poder na América portuguesa. A criação de comarcas, séculos XVI-XVIII. **Tempo** (Niterói, online) | v. 22, n. 39.p.001-030, jan-abr.,2016.

¹²⁴ GUEDES, Paulo Henrique Marques de Queiroz. **No íntimo do sertão: poder político, cultura e transgressão na capitania da Paraíba (1750-1800)**. 2013.318 f. Tese (Doutorado em História) – Centro de Filosofia e Ciências humanas. Universidade Federal de Pernambuco, Recife. P. 54.

¹²⁵ Sobre este tema ver também: MORAES, Antonio Carlos Robert de. Bases da formação territorial do Brasil. **GEOGRAFARES**, Vitória, n. 2, jun. 2001; KANTOR, Íris. Soberania e territorialidade colonial: Academia Real de História Portuguesa e a América portuguesa (1720). In: DORÉ, Andréa; SANTOS, Antonio Cesar de Almeida (Org.). **Temas setecentistas: governos e populações no Império português**. Curitiba: UFPR-SCHLA/Fundação Araucária, 2009.

¹²⁶ ANDRADE, Manoel Correia de. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2004. P. 43 – 51.

¹²⁷ CUNHA, Mafalda Soares da; NUNES, Antônio Castro. Territorialização e poder na América portuguesa. A criação de comarcas, séculos XVI-XVIII. **Tempo** (Niterói, online) | v. 22, n. 39. P.001-030, jan-abr.,2016. P. 15.

Em resumo, a ocupação dos sertões foi um processo lento desenvolvido de modo gradativo e pouco organizado. No entanto, a bibliografia é unânime em asseverar que apesar de pouco unificado o movimento de interiorização sempre teve como base as duas capitanias mais destacadas do Norte: Pernambuco e Bahia. Logo após esse primeiro momento de conquista as regiões dos sertões passaram a atuar como importantes locais de circulação comercial. Pesquisas recentes, com as quais, esse estudo conversa, apontam para o dinamismo que as regiões interioranas irão exercer principalmente a partir do século XVIII, quando se tem início de forma mais concreta uma demanda do Reino em conhecer e dominar tais regiões. Estas zonas passam então a deter grande importância para os fluxos comerciais coloniais, tanto nos circuitos locais quanto atlânticos.

Para o nosso caso, acreditamos que o fluxo comercial clandestino desenvolvido entre Pernambuco e Bahia durante o período de exclusivo comercial da Companhia Geral, acabou por expandir e reforçar as redes comerciais entre as duas capitanias e seus complexos sertanejos, já que, a partir daquele momento, comerciantes e produtores que antes atuavam livremente despachando e vendendo suas mercadorias a partir das praças comerciais de Pernambuco passarão a recorrer a capitania vizinha para realizar seus negócios.

2.2 Os caminhos

Antes de nos atermos aos sertões que nos interessam nesta pesquisa, cabe aqui uma sucinta explanação quanto ao uso do termo e suas aplicações. Destacamos que origem da palavra sertão é incerta, não existe entre os autores que tratam do tema uma unidade em relação ao termo. De acordo com Bluteau sertão diz respeito a uma “região apartada do mar, e por todas as partes metida entre terras”¹²⁸. A definição dada pelo autor setecentista remete a ideia de sertão como um lugar afastado do litoral, distante e até mesmo inexplorado. Segundo Kalina Wanderlei, o imaginário acerca desse ambiente sertanejo irá se construir já no primeiro século de colonização da zona açucareira. A autora afirma que:

Foi se construindo uma oposição entre as regiões colonizadas da América portuguesa e aquelas não inseridas na jurisdição metropolitana. As primeiras associadas ao litoral, devido à própria natureza do empreendimento

¹²⁸ BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário portuguez e latino**. Coimbra: no Collegio das Artes da Companhia de Jesus, Ano de 1712, Tomo II, P. 613.

canavieiro. Criou-se, assim, uma dicotomia entre o espaço considerado civilizado e aquele considerado selvagem ¹²⁹.

Essa visão dicotômica em que as categorias de sertão e litoral são construídas em sentidos opostos será reforçada por outros autores que se utilizaram do discurso e depoimentos de cronistas e autores coevos para estabelecer um entendimento do termo. Concordando com a autora, Tiago Bonato irá dizer que:

O imaginário do sertão, construído e reconstruído por cronistas, missionários, padres, intelectuais e, sobretudo viajantes, passa a ter um carácter além de simples oposição ao litoral, de “contraste com a ideia de região colonial”. De um lado está a civilização que a colonização trouxe, de outro, o sertão ¹³⁰.

De acordo com o geógrafo Antônio Carlos Robert Moraes, o sertão não deve ser compreendido como um lugar, mas sim como “uma condição atribuída a variados e diferenciados lugares” ¹³¹. Afirma ainda o estudioso que no geral o sertão é idealizado como um espaço que serve aos impulsos expansionistas, na busca de incorporar tais áreas remotas a determinados “fluxos econômicos ou a uma órbita de poder que lhe escapa naquele momento” ¹³² continua atestando que por essa característica “tal denominação geralmente é utilizada na caracterização de áreas de soberania incerta, imprecisa ou meramente formal” ¹³³. Dessa forma, o uso do termo será utilizado para classificar áreas que carecem ser dominadas e submetidas politicamente e integradas ao restante do território.

Podemos então perceber através da bibliografia e da pesquisa as fontes primárias que o conceito de sertão extrapola qualquer delimitação geográfica precisa. Em termos documentais, ele será comumente utilizado para designar uma série de áreas que se encontravam fora do eixo litorâneo e que durante um bom tempo foram ilustres desconhecidas da maior parte dos habitantes da colônia brasileira e dos ministros reais, sendo usado para referenciar tudo aquilo que fosse vago, estranho e afastado dos centros. Ou seja, os sertões podem se descritos como áreas que não estavam totalmente submetidos administrativa e juridicamente à monarquia portuguesa.

¹²⁹ WANDERLEI, Kalina. **Nas solidões Vastas e Assustadoras: A conquista do Sertão de Pernambuco pelas vilas açucareiras nos séculos XVII e XVIII**. Recife: CEPE, 2010. P. 111

¹³⁰ BONATO, Tiago. **Viagens do Olhar: Relatos de Viajantes e a Construção do Sertão Brasileiro (1783 – 1822)**. Guarapuava: Unicentro, 2014. P. 52.

¹³¹ MORAES, Antonio Carlos Robert. O Sertão. **Terra Brasilis (Online)**. V. 4 – 5/ 2003. P. 2. Consultado no dia 10/11/2017. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/341>; DOI : 10.4000/terrabrasilis.341

¹³² Ibidem. P. 3

¹³³ Idem.

Falando sobre o sertão alvo deste estudo, ainda no XVII, a região da ribeira do Rio de São Francisco irá se desenvolver como importante zona de criação de rezes bovinas e cavalares, sendo o local responsável pela distribuição de carnes e couros para as feiras da Bahia e de Pernambuco. Na segunda metade do século XVIII, a região do Aracati, no Siará Grande, sertão pernambucano, irá despontar como porto fornecedor de carnes salgadas e de couros. Ao longo do rio Jaguaribe que banha a vila de Santa Cruz do Aracati, se estabeleceram diversas oficinas especializadas na salga das carnes e na retirada de couros para revenda. Este porto será muito visitado por comerciantes recifenses e baianos nos “tempos de carnes” quando iam até a região fazer negócios e vender rebanhos ¹³⁴.

O estudo dos caminhos que levavam do litoral ao sertão da capitania de Pernambuco não são novos, no intuito principalmente de buscar compreender as rotas por onde se efetuaram o comércio de gados e couros, destacados estudiosos desenvolveram pesquisas centradas nesta temática. De acordo com Capistrano de Abreu, “Na segunda metade do século XVIII não se penetrava no Recife além de Bezerros, a quinze léguas para o interior: o que ficava além entendia-se com a Bahia” ¹³⁵. Discordando de Capistrano, Manoel Correa de Andrade irá afirmar que em 1774, o governo de Pernambuco na tentativa de minimizar a influência baiana na região do São Francisco fará abrir dois caminhos para alcançar o dito rio ¹³⁶.

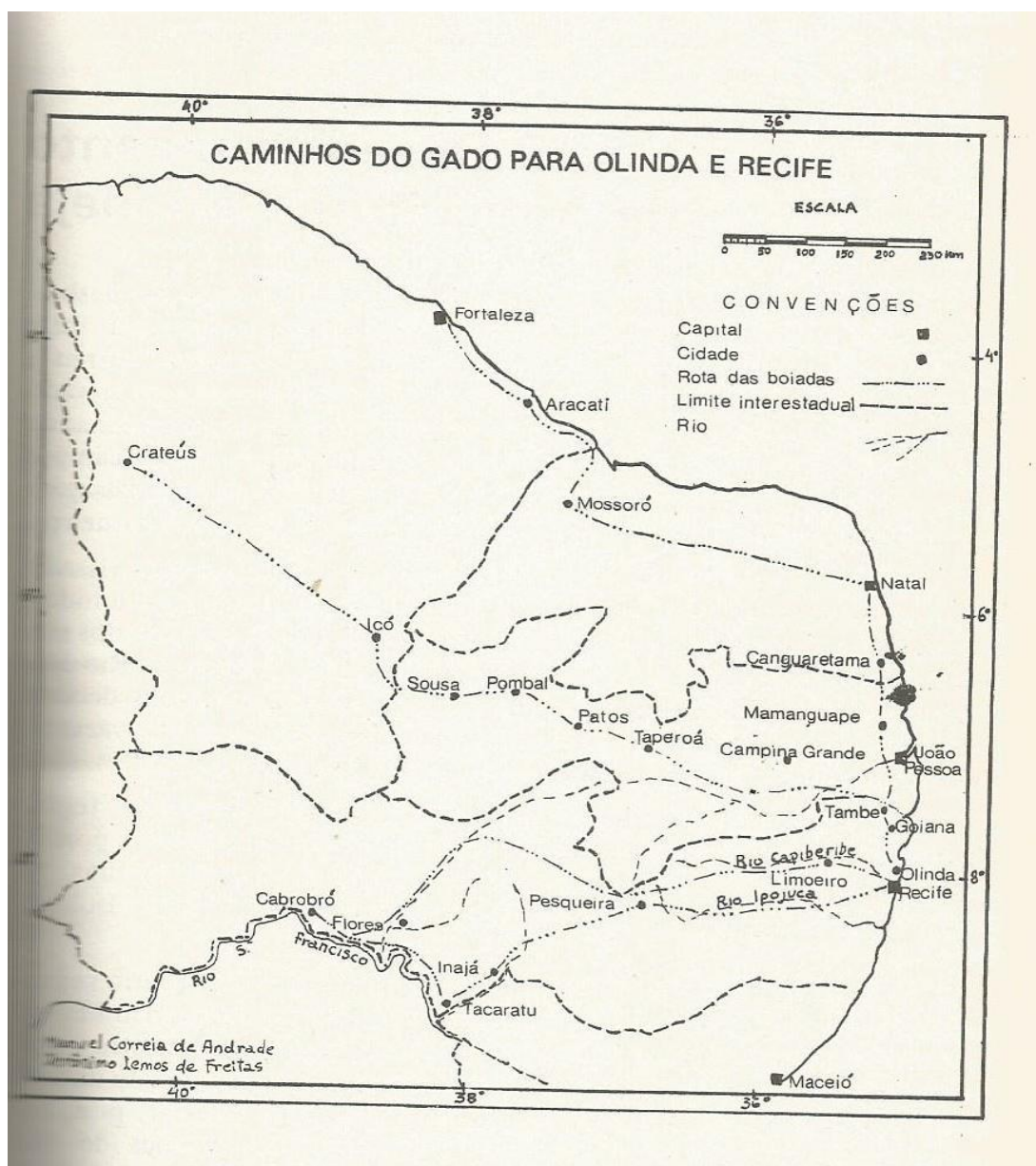
O primeiro caminho sairia de Recife passando por Limoeiro através do rio Capibaribe, chegava ao Pajeú para depois seguir em direção a Serra Talhada, Floresta e finalmente desembocar em Cabrobó. O segundo roteiro, subia o Vale do Ipojuca até chegar à Serra de Ororobá, de onde descia na direção sul até a cidade de Inajá, passando ainda por Tacaratu, Jatinã e por fim chegar em Cabrobó. Como se pode ver na imagem abaixo:

¹³⁴ ROLIM, Leonardo Cândido. Matar, Salgar e Navegar: Produção e Comércio das Carnes Secas na Vila de Santa Cruz do Aracati – Capitania do Siará Grande - 1767-1793. **Actas do Anais do XXVI Simpósio Nacional de História**. São Paulo: 2011. P 1-9.

¹³⁵ ABREU, Capistrano de. Op. Cit. P. 65.

¹³⁶ ANDRADE, Manoel Correia de. Op. Cit. P. 168.

Mapa 1 – Caminhos do Gado para Olinda e Recife



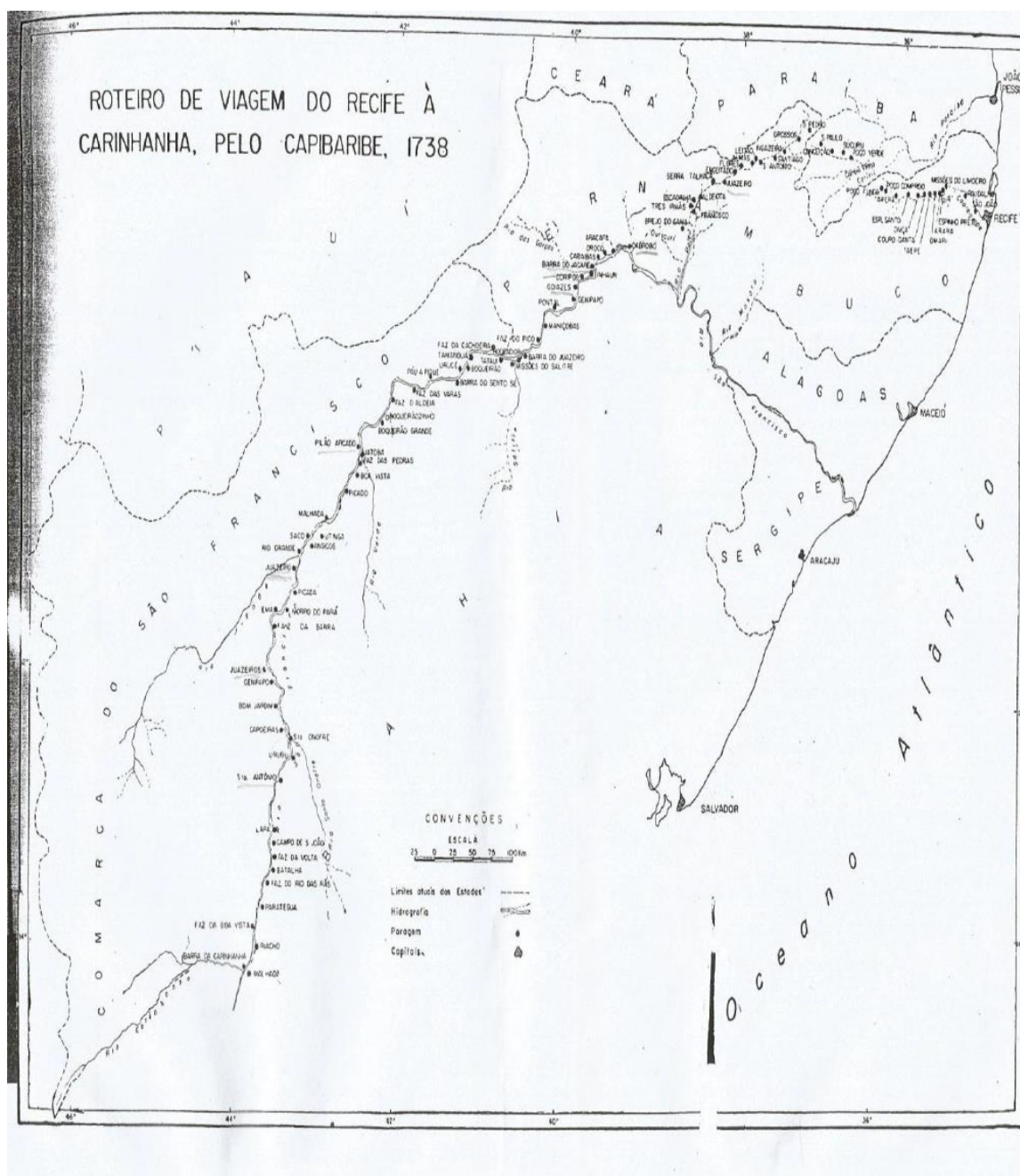
Fonte: ANDRADE, Manoel Correia de. **A terra e o Homem no Nordeste**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas Ltda, 1980. P. 169.

José Antônio Gonsalves de Mello, também indica e comprova através de documentação que a prerrogativa de Capistrano era errônea. De acordo com Mello, já existiam no século XVIII, dois roteiros de penetração para o interior do território pernambucano que acompanhavam os vales dos rios. O primeiro caminho, o do Capibaribe “perlongava-o até as nascentes, e, cortando território paraibano, atingia a ribeira do Pajeú”¹³⁷

¹³⁷ MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Três Roteiros de Penetração do Território Pernambucano (1738-1802)**. Recife: Imprensa Universitária, 1966. P. 10.

nos atuais municípios pernambucanos de Itapetim e São José do Egito por onde se “seguia até o Brejo do Gama, de onde cruzava em direção a Cabrobó, a margem do São Francisco”¹³⁸ como podemos ver abaixo:

Mapa 2 - Roteiro de Viagem do Recife à Cariranhã, pelo Capibaribe (1738)

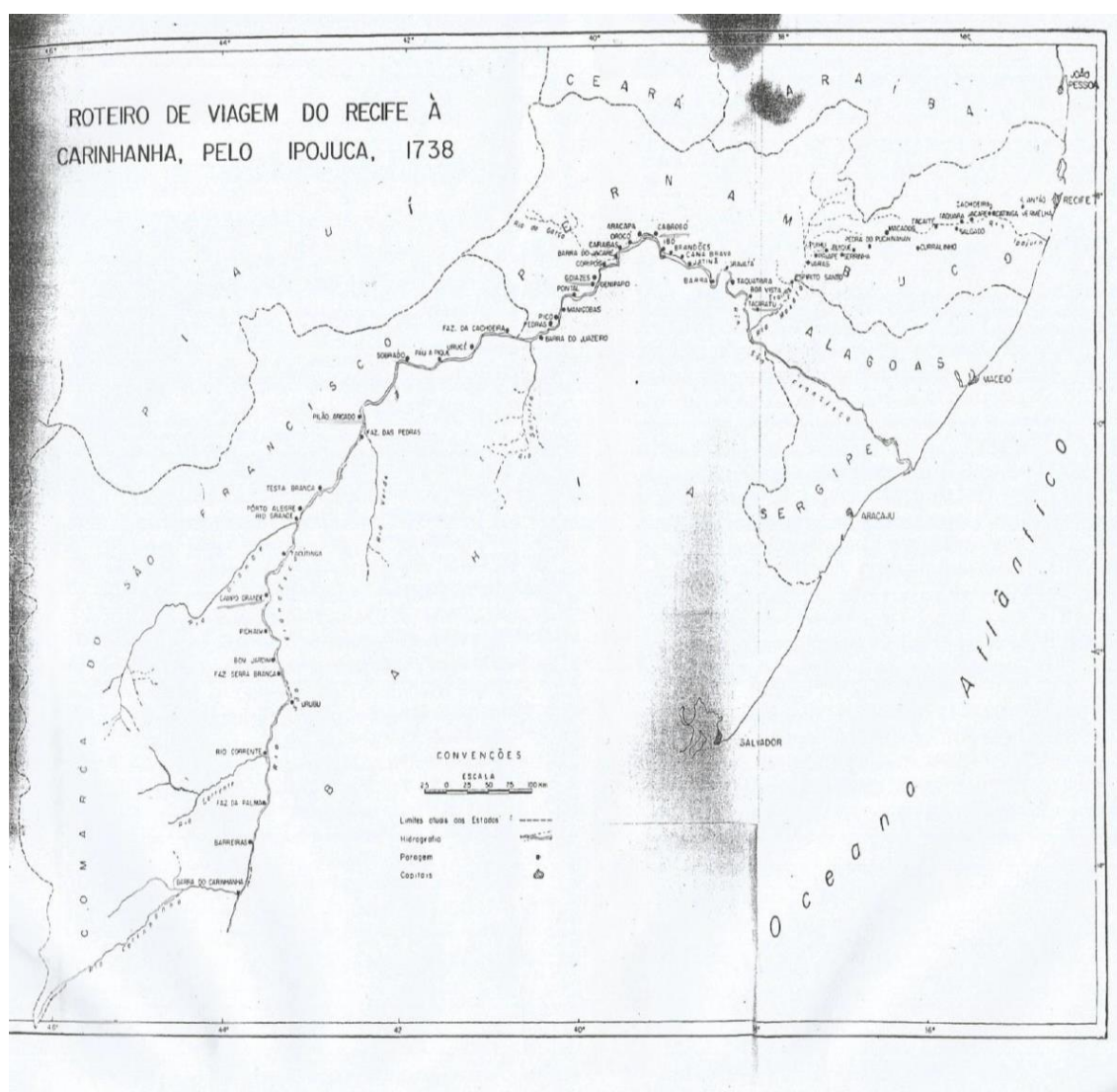


Fonte: MELLO, José Antônio Gonsalves de. **Três Roteiros de Penetração do Território Pernambucano (1738 -1802)**. Recife: Imprensa Universitária, 1966. P. 12.

¹³⁸ Idem.

O segundo caminho o do Ipojuca, “acompanhava o vale do rio deste nome e alcançava em seguida o do Moxotó”¹³⁹ de onde chegava ao São Francisco na Boa Vista. Percebemos que apesar de pequenas discordâncias, os dois autores versaram sobre os mesmos caminhos, a saber, o “Caminho do Capibaribe” e o “Caminho do Ipojuca”. Para Mello os dois roteiros tinham no Caririnha, no limite sudoeste da capitania e região de fronteira entre Bahia, Pernambuco e Minas seu ponto final.

Mapa 3 - Roteiro de Viagem do Recife à Caririnha, pelo Ipojuca (1738)



Fonte: MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Três Roteiros de Penetração do Território Pernambucano (1738 -1802)**. Recife: Imprensa Universitária, 1966. P. 16.

Infelizmente não conseguimos descobrir nos acervos consultados até o momento, o documento utilizado por Manoel Correa de Andrade para embasar sua afirmação e construir

¹³⁹ Idem.

seu mapa, no entanto, foi possível localizar os documentos usados por José Antônio Gonsalves de Mello. O primeiro deles, data do ano de 1738 e está localizado no Arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros – IEB na Universidade de São Paulo – USP¹⁴⁰, trata-se não de um mapa¹⁴¹, mas sim dos roteiros tanto do “caminho que segue para Ipojuca e passa pelo Urubá¹⁴² das léguas”¹⁴³, quanto do “assento das léguas que fazem daqui ao Rodelas pelo caminho do Capibaribe”¹⁴⁴ descrevendo as localidades por onde esses caminhos passavam e a distância em léguas deles.

Faz-se cioso relacionar todas as toponímias dos dois roteiros, pois este trabalho já foi feito por Gonsalves de Mello na obra aqui relacionada. No entanto, vale a pena apontar onde tinham início e fim as ditas rotas e alguns de seus principais pontos de passagem, a título de comparações futuras. O caminho do Capibaribe tinha início no Engenho de São João, este engenho fundado por Luís Ramires ainda no século XVI¹⁴⁵, estava localizado na margem direita do Rio Capibaribe na freguesia da Várzea¹⁴⁶, o caminho passava por localidades como “Missão do Limoeiro”¹⁴⁷, “Serra Talhada”¹⁴⁸, “Angicos”¹⁴⁹, “Juazeiro”¹⁵⁰ entre outros, terminando apenas no Caririnha região limítrofe entre Bahia, Pernambuco e Minas Gerais. O segundo caminho, o do Ipojuca começava em Santo Antônio, atual município de Vitória do

¹⁴⁰ Roteiro do caminho para Pojuca, passando por Urubá, capitania de Pernambuco. Arquivo IEB-USP, Fundo: Alberto Lamego, Código do documento: AL-072-060.

¹⁴¹ O trabalho de Mapas que aparece no livro é criação do grupo de pesquisas da divisão de história do instituto de ciências do homem, do qual José Antônio Gonsalves de Mello participava.

¹⁴² Também conhecido como de Ararobá ou Ororobá.

¹⁴³ Roteiro do caminho para Pojuca, passando por Urubá, capitania de Pernambuco Arquivo IEB-USP, Fundo: Alberto Lamego, Código do documento: AL-072-060.

¹⁴⁴ Idem.

¹⁴⁵ PEREIRA DA COSTA, F. A. **Anais Pernambucanos**. 1795-1817. 2ª Edição. FUNDARPE. Gov. de Pernambuco. Recife, 1983. Vol. 2: 535; vol. 3: 79; vol. 7: 325; PEREIRA, Levy. "S. Iuão (engenho de bois)". In: BiblioAtlas - Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa. Disponível em: [http://lhs.unb.br/biblioatlas/S._Iu%C3%A3o_\(engenho_de_bois\)](http://lhs.unb.br/biblioatlas/S._Iu%C3%A3o_(engenho_de_bois)). Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁴⁶ Atualmente a Várzea é um bairro da cidade do Recife, localizado próximo a Universidade Federal de Pernambuco-UFPE.

¹⁴⁷ Atualmente conhecido como Limoeiro, um município do agreste pernambucano. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=260890&search=pernambuco|limoeiro|infograficos:-historico>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁴⁸ O atual município do sertão de Pernambuco mantém a mesma toponímia. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=261390&search=pernambuco|serra-talhada>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁴⁹ Atual município do sertão do estado do Rio Grande do Norte. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=240080&search=||infogr%E1ficos:-hist%F3rico>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁵⁰ Atual município do Estado da Bahia, situado no vale do São Francisco. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=291840>. Data de acesso: 05/07/2017.

Santo Antônio em Pernambuco e seguia por pontos como “Tacaratu”¹⁵¹, “Cabrobó”¹⁵², “Pilão Arcado”¹⁵³ entre outros, tendo como fim também o rio do Caririnha.

O segundo documento utilizado por Gonsalves de Mello, trata-se de um ofício enviado pelo Bispo Azeredo Coutinho a Corte no ano de 1802, apesar de fugir de nosso recorte temporal vale a pena observá-lo a título comparativo. Mello refuta a indicativa de Capistrano que alega que o Bispo Azeredo Coutinho tenha mandado abrir durante o seu governo um caminho ligando a Praça de Olinda aos sertões¹⁵⁴. De acordo com o autor, esse caminho era justamente o “Caminho do Ipojuca”. De fato a leitura do ofício da Junta Governativa da Capitania de Pernambuco, datada de julho de 1802, pode levar ao entendimento que partira do Bispo Coutinho a ideia de abrir um caminho que ligasse Olinda aos sertões; visto que, nele se afirma que “uma das causas de não haver maior abundância de gados nesta Praça era a falta de estradas para os sertões do São Francisco”¹⁵⁵ e que esta informação chegou até Portugal através “do § 3º do régio aviso de 19 de setembro de 1799 dirigido pelo Exmo. Sr. Dr. Rodrigo de Sousa Coutinho ao Exmo. Bispo desta diocese”¹⁵⁶. Porém, como é sabido este caminho já era rota conhecida e utilizada.

Para além destes dois importantes documentos, conseguimos localizar também junto ao acervo do Instituto de Estudos Brasileiros – IEB da Universidade de São Paulo – USP, um documento datado de 1730, enviado ao ouvidor geral de Pernambuco, com a seguinte ementa “Para o senhor doutor ouvidor geral ver os caminhos que são necessários (serem) abertos para seguir pela estrada de Santo Antônio, para o rio de São Francisco”¹⁵⁷. Este documento de autoria não identificada descreve com precisão o caminho que se fazia preciso abrir para interligar o litoral da capitania com seus sertões através do vale do Ipojuca.

¹⁵¹ Atual município de Pernambuco, localizado na região do médio São Francisco. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=261480&search=pernambuco|tacaratu>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁵² Distrito do município de Pesqueira no agreste Pernambucano. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=261090>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁵³ Atual município do estado da Bahia, localizado no vale de São Francisco. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=292440&search=||infogr%E1ficos:-hist%F3rico>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁵⁴ AHU – PE, Cx. 235, D. 15875.

¹⁵⁵ Idem.

¹⁵⁶ Idem.

¹⁵⁷ Informação prestada ao ouvidor geral sobre a necessidade da abertura de caminhos na região do rio São Francisco. Arquivo IEB-USP, Fundo: Alberto Lamego, Código do documento: AL-072-005.

Essa rota segundo sugere a carta deveria começar na freguesia de *Santo Amaro de Jaboaão*, onde seria necessário “abrir os caminhos e tanto de enxada como de foice e machado, até o sítio chamado as queimadas” ¹⁵⁸. Naquele ponto começaria a freguesia de *Santo Antão da Mata* onde se fazia preciso abrir passagem até o rio das Pedras de Ipojuca, local onde terminava a freguesia de Santo Antão. Atravessando o rio das Pedras para seu outro lado se chegaria a freguesia do *Ararobá*, que era “a mais fechada estrada que se acha em todo o sertão por nunca ser aberta no tempo em que se começou a cultivar, e hoje já a deixam muitos passageiros pela não poderem seguir com os seus comboios” ¹⁵⁹, adverte o autor que ali deveria se abrir além de uma estrada para o Rio de São Francisco outra que levasse para a “missão” do *Ararobá* e dali para o *Pajeú*.

Continua alertando que era preciso por poças públicas “com caminhos e cruz na estrada”, já que, esta rota ficava afastada. Prossegue afirmando que o principal trecho que se deveria abrir era o da *Lagoa da Pedra do Tacaete* e todas as aguadas do *Riacho Libaral*, *Pedra do Cachorro* e *Lagoinha* “fazendo-lhes caminho para sair para a porteira do macaco” ¹⁶⁰. Diz ainda que se deviam pôr cruces por todo o *riacho do Mororó*. A área próxima do Mororó, segundo a descrição feita era toda “cultivada de moradores e fazendas” ¹⁶¹, além disso, a localidade contava com aldeias de gentio de nação Xucuru, Paraguaio, Parariconha e Carnejo.

Nosso autor desconhecido aconselha ainda que a estrada se construa em poucos dias, e que ali no sítio chamado Tacalico se findava a freguesia do *Pajeú* onde por sua vez tinha início a freguesia de *Cabrobó*. Daquele ponto era necessário que se abrisse do sítio *Tacaratu* até o *Rio de São Francisco*, uma distância de aproximadamente cinco léguas. Continua dando detalhes sobre os caminhos daquele sertão, afirmando que “seguindo para as minas se caminha a vista do dito Rio (São Francisco) 35 léguas, largando o tal rio se passa o rio das Velhas na barra donde se encontra com o de São Francisco” ¹⁶² o fim deste caminho é apontado pelo autor como a região do *Caririnha*, que ficava afastada cerca de 200 léguas das minas de ouro.

¹⁵⁸ Idem.

¹⁵⁹ Idem.

¹⁶⁰ Idem.

¹⁶¹ Idem.

¹⁶² Idem.

Por fim sugere que o caminho seja aberto no mês de outubro e novembro, pois naquela época havia “abundância de águas para os trabalhadores” ¹⁶³. Advertia, porém que nesta estrada seria necessário caminhar dois dias por dentro de um rio chamado *Moxotó*, e que em determinadas ocasiões o mesmo ficava inundado, impossibilitando que o trabalho de abertura fosse feito. Além disso, aquele rio era frequentado anualmente pelos povos nativos das nações Paraguaio e Parariconha.

Na tentativa de entendermos um pouco melhor o roteiro aqui descrito, faremos uma breve explanação das principais freguesias descritas no documento. Para isso, utilizaremos como base um documento riquíssimo enviado a corte pelo governador de Pernambuco a época, José Cesar de Meneses, onde o mesmo faz uma descrição detalhada da capitania pernambucana relacionando todas suas freguesias, povoações, respectivas economias, características ambientais entre outros traços daquelas paragens ¹⁶⁴.

De acordo com o documento da segunda metade do XVIII, a freguesia de Santo Amaro de Jaboatão ¹⁶⁵, atual município de Jaboatão dos Guararapes em Pernambuco, onde teria início o caminho sugerido ao Ouvidor Mor, tinha dez léguas de área, fazendo fronteira com as freguesias de São Lourenço da Mata ¹⁶⁶ ao Norte e a leste com a freguesia da Vargem ¹⁶⁷. A freguesia contava com 14 engenhos, destes oito moíam com água e seis com cavalos. Possuía duas ribeiras: “a do Jaboatão que tem seu principio em uma mata” ¹⁶⁸ e o outro rio era o do Gajaú, as margens do último estavam situados os engenhos de água. A povoação não passava de uma pequena aldeia e seus habitantes viviam majoritariamente de suas plantações de açúcar, algodão e mandioca.

Dando seguimento ao percurso sugerido chegaria-se a freguesia de Santo Antão da Mata, atual município de Vitória de Santo Antão, este já era considerado um local sertanejo.

¹⁶³ Idem.

¹⁶⁴ Este documento que pode ser encontrando na coleção especial para Pernambuco existente na Biblioteca Nacional, não possui uma datação específica, apenas é indicado que os dados nele contido começaram a ser levantados no ano de 1774. Acreditamos que o relatório feito pelo governador esteja relacionado às tentativas da Coroa, já comentadas neste capítulo, sobretudo no período Pombalino, de buscar conhecer melhor seu território. Referência: “Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

¹⁶⁵ Atual município do agreste pernambucano, que assumiu o nome de Jaboatão dos Guararapes.

¹⁶⁶ Atual município da região metropolitana do Recife. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em:

<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=261370&search=pernambuco|sao-lourenco-da-mata>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁶⁷ Atual bairro da Várzea localizado na cidade do Recife.

¹⁶⁸ : “Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

A freguesia tinha “5 léguas donde parte com o curato de São José chamado dos *Bezerros* ¹⁶⁹, extrema-se com a freguesia de S. Antônio do Ururuba ¹⁷⁰ dos índios” ¹⁷¹ Segundo o mesmo documento, os sertões daquela freguesia eram secos e o rio mais destacado do lugar era o Pajéu, “o qual vai fazer barra no Rio de São Francisco” ¹⁷². Sobre a população e economia local, o documento afirma que eram poucos os engenhos dedicados ao fabrico de açúcar no lugar, apenas três, apesar de haverem outros dedicados ao mel e as engenhocas de rapadura. O número de habitantes era alto e viviam de vender “seus gadinhos” ¹⁷³ e “efeitos e panos de algodão” ¹⁷⁴ nas feiras locais. Segundo o relato, o comércio de panos de algodão no lugar atraía até mesmo comboios dos sertões de Minas. O que confirma estar à localidade inserida nos roteiros que ligavam aos sertões.

Depois da freguesia de Santo Antônio da Mata, o caminho indicava que se seguisse pelo rio Ipojuca, até o sítio “Caruaru”, que a análise da rota nos leva a crer, se tratar do atual município do agreste Pernambuco de mesmo nome. Depois desse momento, se fazia necessário seguir para a freguesia do Ararobá. Em documento do ano de 1780, que pretendia compilar as cidades e vilas da capitania de Pernambuco e suas respectivas freguesias, a seguinte menção é feita quanto tal localidade “do Araroba, Rodelas, Rio Grande do Sul não chegaram as relações por serem partes muito distantes” ¹⁷⁵. Nesta mesma relação estima-se que a freguesia do Ararobá estava a 80 léguas de distância de Recife.

No documento remetido por José Cesar de Meneses, a dita freguesia está inserida dentro do chamado “sertão dos Garanhuns” ¹⁷⁶. Ela tinha início em um local conhecido como “Capacaça”, que era pouco povoado havendo “muitas léguas sem habitantes” ¹⁷⁷. As vilas de

¹⁶⁹ Atual município do Agreste pernambucano, que preserva o nome de Bezerros. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=260190&search=pernambuco|bezerros>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁷⁰ Conhecida também como Ararobá ou Ororobá.

¹⁷¹ : “Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

¹⁷² Idem.

¹⁷³ Idem.

¹⁷⁴ Idem.

¹⁷⁵ Relação nominal dos capitães e numérica dos membros de diferentes companhias. Arquivo IEB-USP, Fundo: Alberto Lamago, Código do documento: AL-050-010.

¹⁷⁶ Atualmente a cidade de Garanhuns é um município do agreste pernambucano. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=260600&search=pernambuco|garanhuns>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁷⁷ “Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

Simbres dos Índios ¹⁷⁸, a de Águas Belas ¹⁷⁹, a do Riacho do Navio ¹⁸⁰, Pipáó ¹⁸¹ e Arapuá ¹⁸² faziam parte da freguesia. Boa parte dessas localidades, ainda hoje preservam as toponímias do XVIII, estando situadas entre o agreste de Pernambuco e a região do vale do São Francisco. Quanto a dinâmica comercial local, o manuscrito revela ser tal freguesia “mui pobre” ¹⁸³, sua população vivia de plantar lavouras de milho, roça, canas de açúcar, feijões, fazer mel, rapadura e também dos negócios das carnes, criando boiadas, curtindo e vendendo couros e solas, atravessando gados para *Bahia e Pernambuco* etc.

Seguindo nosso roteiro, do Ararobá era necessário se abrir caminho não só da estrada que levava ao Rio São Francisco, mas também da missão de Araroba ¹⁸⁴ até o Pajeú. O “sertão do Pajeú” era extenso, nele estavam inseridas quatro importantes freguesias sertanejas: Cabrobó ¹⁸⁵, São José dos Bezerros ¹⁸⁶, Tacaratu ¹⁸⁷ e por fim Pilão Arcado ¹⁸⁸. Após a

¹⁷⁸ Atual distrito do município de Pesqueira, localizado no agreste pernambucano. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=261090>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁷⁹ Atual município de Águas Belas, localizado no agreste de Pernambuco. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=260050&search=pernambuco|C3%81guas-belas>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁸⁰ O Riacho do navio é um curso fluvial que atravessa o sertão de Pernambuco, sendo um dos principais afluentes do Rio de São Francisco. O curso nasce no atual município de Floresta em Pernambuco. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=260570>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁸¹ Infelizmente não conseguimos identificar onde se encontra tal localidade atualmente.

¹⁸² Acreditamos que o autor quis se referir as proximidades da “Serra do Arapuá”, localizada atualmente no distrito de Carnaubeira da Penha, situado na região do São Francisco e inscrito na bacia do Rio Pajeú.

¹⁸³ “Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

¹⁸⁴ De acordo com a bibliografia consultada a missão do Araroba ou Ararobá ficava localizada entre os atuais municípios de Águas Belas e Garanhuns. Referência: DANTAS, Mariana Albuquerque. Presença indígena na constituição da cidade de águas belas, Pernambuco. **Revista CLIO – Revista de Pesquisa Histórica**. Volume 28.2; ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. De senhorio colonial a território de mando: os acossamentos de Antônio Vieira de Melo no Sertão do Ararobá (Pernambuco, século XVIII). **Rev. Bras. Hist. [online]**. 2015, vol.35, n.70, pp.41-64. Epub Jan 22, 2016; MAIA, Lúcio de Oliveira. Aldeias e missões nas capitanias do Ceará e Rio Grande: catequese, violência e rivalidades. **Tempo [online]**. 2013, vol.19, n.35, pp.7-22.

¹⁸⁵ Atual município do sertão pernambucano, que conserva o mesmo nome. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=260300&search=||info%20gr%20E1%20f%20icos%20-%20hist%20F3rico>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁸⁶ Atual município do Agreste pernambucano, que preserva o nome de Bezerros. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=260190&search=pernambuco|bezerros>.

¹⁸⁷ Atual município de Pernambuco, localizado na região do médio São Francisco. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=261480&search=pernambuco|tacaratu>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁸⁸ Atual município do estado da Bahia, localizado no vale de São Francisco. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=292440&search=||info%20gr%20E1%20f%20icos%20-%20hist%20F3rico>. Data de acesso: 05/07/2017.

chegada ao Pajeú, o autor adverte que se deve abrir principalmente o caminho da Lagoa da Pedra do Tacaete e as aguadas do Riacho Libaral, Pedra do Cachorro e Lagoinha.

Até o momento não conseguimos identificar onde estaria situada atualmente a “Lagoa da Pedra do Tacaete”. Para as outras localidades foi possível localizar seus atuais logradouros, o Riacho Libaral está situado no atual município de Sanharó, a Pedra do Cachorro, um afloramento rochoso que atualmente atrai turistas para prática de esportes radicais, fica em São Caetano. Por fim, Lagoinha diz respeito ao município de Alagoinhas, todas estas cidades compõem a zona agreste de Pernambuco e fazem parte da microrregião do vale do Ipojuca¹⁸⁹.

Seguindo o caminho traçado no documento base, era orientado que nos “caldeiros do riacho do Mororó”¹⁹⁰ fossem postos cruzeiros, o dito riacho está localizado atualmente no município de Pedra no agreste de Pernambuco, de acordo com nossa rota era uma freguesia extensa com cerca de 70 léguas de comprimento e seu fim era fronteiro com a freguesia de Cabrobó¹⁹¹. Cabrobó era um importante ponto de passagem dos caminhos interioranos, possuía 60 fazendas de gado vacum e cavalar, seu principal rio era o do Pajeú “donde toma nome este sertão”¹⁹². Os povos locais viviam de criar gados e os negociavam tanta na *Bahia* como em *Pernambuco*, ao que consta nos manuscritos, o cultivo no local era pequeno dedicado apenas a subsistência da população local.

Dando prosseguimento no guia, de Cabrobó se fazia necessário abrir os caminhos até o “Sítio Tacaratu”¹⁹³. Pouco se fala sobre a freguesia de Tacaratu no documento base que aqui nos utilizamos, explica-se apenas que possuía cerca de 60 fazendas e que alguns recantos daquela freguesia eram totalmente despovoados, isto porque, tais locais “não servem de criar gados por falta de águas”¹⁹⁴. Quanto a economia local, afirma-se que sua população vivia de criar seus gados, outros de seus negócios de passar boiadas para Bahia e da lá traziam “várias

¹⁸⁹ Dados da Agência Pernambucana de Águas e climas - APAC. Disponível em: http://www.apac.pe.gov.br/pagina.php?page_id=5&subpage_id=17. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁹⁰
¹⁹¹ Fizemos um cálculo estimado para verificar se a informação era coerente. Considerando que cada légua equivale a cerca de 4,8 km, e que o comprimento da freguesia de Pedra até o Cabrobó seria de 70 léguas. Multiplicamos 70 x 4,8, chegando ao valor de 336km. Utilizando o recurso do Google Maps, traçamos uma rota entre Cabrobó e Pedra (rodoviária), são três os caminhos possíveis apontados pelo programa, suas quilometragens são respectivamente: 293 km, 342 km e 352 km. Valores bem próximos de nossa estimativa.

¹⁹² “Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

¹⁹³ Atualmente Tacaratu é um município pernambucano localizado na região do Médio São Francisco. Dados do Instituto Brasileiro de geografia e estatística- IBGE. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=261480&search=pernambuco|tacaratu>. Data de acesso: 05/07/2017.

¹⁹⁴ : “Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

fazendas para seu comércio” ¹⁹⁵. A atual cidade de Tacaratu, município do estado de Pernambuco, está inserida na região do médio São Francisco.

De acordo com nossa rota a distância entre Tacaratu e o Rio de São Francisco era de aproximadamente cinco léguas. Dali o caminho seguiria em direção ao atual estado de Minas Gerais, passando-se do Rio de São Francisco para o Rio das Velhas. A capitania pernambucana se estreitava com a mineira através do Caririnha, esta localidade seguindo os dados de nosso guia ficava a aproximadamente 200 léguas afastada da região das minas de ouro.

Por fim a rota aqui descrita refere-se ao rio Moxotó, afirmando que para se abrir tal caminho era preciso caminhar por cerca de dois dias dentro de tal rio. O rio que preserva o mesmo nome da época, banha os estados de Pernambuco e Alagoas, sua nascente se encontra no atual município de Sertânia no sertão pernambucano e o mesmo desagua no Rio de São Francisco. De acordo com dados da Agência pernambucana de águas e climas – APAC ¹⁹⁶, a bacia do rio Moxotó possui uma área total de 9.744,01 km², e abrange 12 municípios pernambucanos, total ou parcialmente. Sendo eles Inajá, Sertânia, Arcoverde, Custódia, Ibimirim, Manari e Tacaratu, Buíque, Floresta, Jatobá, Igaraci e Tupanatinga, todas estas cidades estão compreendidas na região do sertão do estado.

Para visualizarmos melhor o caminho aqui descrito traçamos um caminho aproximado da rota de 1730. Como podemos ver na imagem abaixo:

¹⁹⁵ Idem.

¹⁹⁶ Dados da Agência Pernambucana de Águas e climas – APAC. Disponível em: http://www.apac.pe.gov.br/pagina.php?page_id=5&subpage_id=18. Data do acesso: 05/07/2017.

Mapa 4 – Roteiro de Santo Amaro de Jaboatão até o Cariranhã (1730)



Fonte: Jéssica Rocha de Sousa, Ana Maria Cuentro Barros. Imagem aproximada da Rota do Ipojuca para o Rio de São Francisco (1730). Imagem criada com o auxílio do programa Adobe Illustrator.

Como é possível notar através da análise da rota aqui feita, o caminho sugerido se aproxima bastante do “caminho do Ipojuca” descrito no roteiro de 1738, e mapeado por Antônio Gonsalves de Melo. Dessa forma, podemos concluir que se este documento não foi exclusivamente o guia para abertura de tal roteiro, pelo menos indicava uma demanda real que de fato foi atendida em algum momento entre 1730 e 1738, pois a partir da última data já era possível acessar o sertão até o Rio de São Francisco através do Rio Ipojuca e seus afluentes.

Demonstramos através da documentação aqui elencada que os sertões fronteiriços a Bahia e Pernambuco eram dinâmicos. Muitas eram as localidades sertanejas apontadas nos manuscritos que comercializavam com as duas praças. A conexão entre as duas capitanias eram extensas e no período aqui estudado já estavam bem consolidadas. De maneira geral, o estudo sobre as rotas de penetração tendem a tratá-las apenas como caminhos pelo qual se

passavam os gados, no entanto, deve-se atentar que outros negócios também ocorriam nestas paragens, isto é, os caminhos não serviam exclusivamente ao comércio das carnes e couros.

Estudos mais recentes tem se dedicado a demonstrar o dinamismo do comércio sertanejo em suas conexões com a economia colonial, estes trabalhos tem sido essenciais no sentido de renovar a perspectiva sobre os negócios desenvolvidos nas regiões interioranas. Ao analisar as relações que uniam os sertões da Bahia a Minas Gerais, Isnara Pereira Ivo irá alertar para “o papel econômico e comercial dos sertões”¹⁹⁷ que por muitas vezes era “minimizado como meros fornecedores de carne”¹⁹⁸, a autora irá afirmar que este papel “redimensiona-se quando percebido como parte de uma articulação econômica, cultural e política maior, permeada de especificidades e dinamismos”¹⁹⁹. Ou seja, Ivo chama a atenção para vitalidade, inclusive comercial, daquelas regiões que no século XVIII, já possuíam um ritmo próprio de desenvolvimento e se encontravam conectadas ao litoral e ao além-mar sendo peça importante da economia colonial.

Em dissertação que trata sobre a participação dos negociantes pernambucanos no comércio de abastecimento da região mineradora no século XVIII, Hugo Demétrio Nunes Teixeira Bonifácio também irá defender a tese do intenso movimento comercial daquelas paragens. O autor afirmará que “o sertão era uma região economicamente dinâmica, capaz de prover gêneros dos quais necessitavam, por exemplo, a região das Minas”²⁰⁰. Cabe aqui ressaltar que os sertões a que se refere Bonifácio são os de Pernambuco e Bahia em suas conexões com as Minas de ouro.

Esse dinamismo nas regiões interioranas também poderá ser observado nas relações que uniam Pernambuco a Bahia. A introdução das barcas de passagens, que faziam o transporte de pessoas e cargas entre as duas margens do Rio de São Francisco²⁰¹, por exemplo, é demonstrativa do grande trânsito comercial estabelecido naqueles sertões e denotam a tentativa da Coroa de tentar de alguma forma regulamentar aquele comércio que fugia ao controle do fisco real. Visto que, as tais passagens passam a fazer parte do conjunto dos contratos reais, formas de arrecadação tributária utilizadas em Portugal desde o século

¹⁹⁷ IVO, Isnara Pereira. **Homens de Caminho: Trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América Portuguesa. Século XVIII. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012. P. 115.**

¹⁹⁸ Idem.

¹⁹⁹ Idem.

²⁰⁰ BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. **Nas rotas que levam as Minas: Mercadores e Homens de Negócio da Capitania de Pernambuco no Comércio de Abastecimento da Região Mineradora no Século XVIII.** Recife, 2012, 209 P. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós- graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal de Pernambuco.

²⁰¹ NEVES, Zanoní. **Navegantes da Integração: Os Remeiros do Rio São Francisco.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011. P. 85. AHU – PE, Cx. 133. D. 9987.

XVI ²⁰². Analisando a implementação das barcas de passagem que conectavam os rios sertanejos as minas de ouro, Isnara Pereiro Ivo afirmará que:

Os arrendamentos das passagens dos rios faziam parte do sistema de contratos e estavam relacionados ao descobrimento do ouro, às formas de controle e descaminho e à ampliação das receitas reais. Eram feitos por leilão no Conselho Ultramarino e, no ato da assinatura do contrato, o contratador assumia a obrigação de pagar 1% destinado as propinas, munições e construções de fortalezas no ultramar e de restituir a Coroa, em três anos, o restante do montante a ser pago. Os contratos podiam ser arrematados tanto por um só indivíduo quanto por um grupo ²⁰³.

Aqui em Pernambuco o processo de arrematação das tais passagens parece ter ocorrido de forma semelhante. De acordo com ofício datado de 1779, as barcas irão surgir no São Francisco por ímpeto de um morador da região de Rodelas, que observara o “incomodo e risco que corriam os passageiros e comboios na falta de barca que os passassem” ²⁰⁴ por isso resolveu por uma barca no São Francisco, na região de Juazeiro. Fez isso, o morador sem “procurar licença para o fazer, nem contribuir para a real fazenda, com parte do seu rendimento” ²⁰⁵. Quando o governador de Pernambuco a época, Duarte Sodré, descobriu tal negócio ordenou ao comandante do distrito por o rendimento daquela passagem para arrematação em praça pública.

O morador pioneiro ofereceu 300.000 reis pelo triênio do contrato, como era de costume. No entanto, o governador por acreditar que tal contrato valesse mais, o mandou colocar em leilão no Recife. Não houve, entretanto, quem quisesse pagar mais por ele. A desconfiança régia acerca dos rendimentos gerados a partir das barcas de passagens na região do São Francisco não será exclusividade da sua gênese, em diversos outros momentos o Conselho Ultramarino, irá exigir que se procedesse à investigação sobre os rendimentos daqueles contratos ²⁰⁶. A desconfiança dos agentes régios era de que os mercadores mancomunados faziam ofertas bem abaixo da média de geração de lucros daquele investimento. Todo esse clima de suspeita é demonstrativo da falta de conhecimento concreto da Coroa a respeito dos negócios que se praticavam nos sertões, resultado de uma política administrativa que só se preocupou tardiamente por aquelas áreas.

²⁰² IVO, Isnara Pereira. Op. Cit. P. 159.

²⁰³ Idem.

²⁰⁴ AHU – PE, Cx. 133. D. 9987.

²⁰⁵ Idem.

²⁰⁶ Idem; AHU – PE, Cx. 151 D. 9853; AHU – PE, Cx. 88 D. 7150.

Não sabemos o nome do dito morador, mas sabemos que seu filho João Moreira da Costa e Silva em 1759, fez requerimento ao Rei solicitando ser provido com o direito a propriedade das passagens do Rio de São Francisco. Neste documento João Moreira afirma ter sido seu pai o descobridor da passagem do Juazeiro e das outras nove passagens que irão se instalar naquele rio. Ele propõe ao rei que lhe faça a mercê de lhe conceder a propriedade das passagens durante toda sua vida ficando o suplicante na obrigação de “fazer bons em cada um ano para a real fazenda 200.000 réis” ²⁰⁷.

Temos o conhecimento de que eram dez as passagens do Rio de São Francisco administradas pela capitania de Pernambuco. No ano de 1756, cinco dessas passagens por pedido do Ouvidor da Comarca de Jacobina na Bahia passarão a ter seus rendimentos gerenciados pela câmara da Vila da Barra de São Francisco das Chagas, como meio de gerar fundos para construção da cadeia da nova vila, passado dez anos esses contratos deveriam ser assimilados a Provedoria Mor da Bahia. Essa resolução não irá agradar ao governo de Pernambuco, que anos mais tarde irá requerer a reincorporação das tais passagens à capitania de origem. As cinco passagens submetidas à câmara da Vila da Barra de S. Francisco das Chagas se situavam em: Bom Jardim, Barra, Rio Preto, Caririnha e Rio Corrente. As da parte de Pernambuco ficavam em: Juazeiro, Pilão Arcado, Surubabé, Petra e Currais dos Bois ²⁰⁸.

Um documento do ano de 1778 esclarece quais as condições e deveres a que estavam sujeitos os contratadores das passagens do São Francisco aqui em Pernambuco. Os contratos poderiam ser arrendados por um único indivíduo ou por sócios, ficava o contratador livre para “cobrar-se tudo que pertence a Fazenda Real” ²⁰⁹. O contrato deveria ser pago a Tesouraria Geral e Deputado da Junta da Fazenda Real através de parcelas a cada seis meses e em dinheiro físico. Tinham por obrigação ainda o contratador e seus sócios pagarem propina de 1% para obras pias. Em relação às barcas, cabia ao contratador escolher se compraria as embarcações do último arrendatário ou se mandaria construir novas, sendo determinado pelo regulamento que o contratador antecedente negociasse preços justos pelas embarcações.

De acordo com nossas fontes, se cobravam os fretes pelos seguintes produtos: Cabeças de gado vacuum, cabeças de gado vacuum que passam a nado, cabeças de gado cavalariço, cabeças de gado serrilho, cargas, passageiros e escravos. Cada barca tinha um piloto e cerca de dois a quatro marinheiros que a servia ²¹⁰. Os maiores ganhos foram observados na

²⁰⁷ AHU – PE, Cx. 88 D. 7150.

²⁰⁸ AHU – PE, Cx. 133, D. 9987.

²⁰⁹ AHU – PE, Cx. 131 D. 9853

²¹⁰ AHU – PE, Cx. 133 D. 9987.

passagem do Juazeiro, região limítrofe entre as capitanias de Bahia e Pernambuco ²¹¹. A categoria “cargas”, não específica os produtos autorizados a circular naquelas embarcações, com certeza muitas mercadorias das chamadas “vedadas” se fizeram passar por esses pontos do rio, inclusive o ouro proveniente da região das minas ²¹².

Outra questão que vale destacar na discussão sobre os sertões envolvidos nesta pesquisa, diz respeito a relação que algumas freguesias irão manter concomitantemente com as capitanias de Bahia e Pernambuco. A “Comarca da Manga que segue o Rio de São Francisco acima, Vila de São Francisco na Barra do Rio Grande do Sul”, por exemplo, estava sujeita em questões de justiça ao ouvidor da Jacobina, Bahia, mas pertencia o “governo das almas” ao bispo de Pernambuco ²¹³. Como já discutido, as questões de limites e de administração nas áreas interioranas irão se dar de maneira singular, naquelas paragens o cotidiano das povoações e as proximidades entre uma e outra capitania parecem ter dado o ritmo às questões mais pragmáticas de governança.

Os sertões setecentistas possuíam vitalidade e energia e são descritos nos documentos de época como locais propícios ao desenvolvimento de práticas mercantis. Neste trabalho, estas relações mercantis irão assumir contornos especiais. Afinal de contas, entre 1759 e 1780 o comércio em Pernambuco era monopolizado pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. No nosso caso, percebemos que paralelamente a um mercado legal e reconhecido, se fez surgir naqueles espaços uma série de atividades extralegais. As redes comerciais estabelecidas entre as Praças da Bahia e Pernambuco no período estudado serão comumente tachadas pela documentação como perpetradoras de comércio clandestino. O contrabando de gêneros trazidos pelos portos da Bahia para Pernambuco e vice-versa foram uma constante na documentação.

Estas regiões irão desempenhar papel importante neste universo de descaminhos. Como já destacamos, ao longo dessas regiões encontravam-se diversos portos de pequeno porte que por onde antes da instalação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba já se realizavam transações mercantis. Em ofício do ano de 1770, o governador de Pernambuco, Manoel da Cunha Meneses, ao falar sobre os contrabandos estabelecidos entre Bahia e

²¹¹ Idem; AHU – PE, Cx. 88 D. 7150.

²¹² Sobre isto ver: BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. **Nas rotas que levam as Minas: Mercadores e Homens de Negócio da Capitania de Pernambuco no Comércio de Abastecimento da Região Mineradora no Século XVIII**. Recife, 2012, 209 P. Dissertação (Mestrado em história) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco.

²¹³ “Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

Pernambuco nos dá informações importantes acerca da dinâmica comercial desenvolvida nos vales do Rio São Francisco. Segundo o governador “O sertão deste continente é um dos mais povoados” ²¹⁴ complementa afirmando que as margens do rio de São Francisco existem diversas povoações e a respeito do comércio na região diz que “este rio divide esta capitania da Bahia [...] além das povoações já ditas é muito vadiável de *embarcações ligeiras*” ²¹⁵ por onde se transportam “toda a conta de fazendas que estão tão abundantes estes sertões e neles as introduzem os moradores de uma e outra parte” ²¹⁶.

Alguns anos mais tarde em 1779, o ouvidor da comarca das Alagoas irá relatar detalhes sobre a organização deste “pernicioso comércio”. Segundo o mesmo “Por todos estes engenhos já não há uma só caixa (de açúcar), que não esteja vendida pelo exorbitante preço de treze tostões por arroba a diferentes e muitos fabricantes que vieram da Bahia a este propósito” ²¹⁷. Segundo o ouvidor a estratégia do grupo de contraventores consistia em transportar para as praias da região as caixas contrabandeadas durante a noite em “jangadas e sumacas que existem atualmente na ilha de Santo Aleixo e em Una donde francamente tem saído de próximo cinco ou seis” ²¹⁸.

Apesar das rotas sertanejas aqui descritas nos indicarem as possíveis vias de acesso do litoral ao interior do território pernambucano, mapear com exatidão os caminhos percorridos pelos comerciantes contraventores não é tarefa das mais fáceis, pois, além de não existir interesse de se documentar esse tipo de comércio, ao que nos parece de acordo com a análise da documentação, esses caminhos eram dinâmicos e múltiplos e nos faltam instrumentos cartográficos mais precisos que sejam capazes de revelar a grandiosidade da costa pernambucana “de donde por mar e terra se introduzem neste continente” ²¹⁹ produtos contrabandeados.

Uma coisa é certa, a natureza pernambucana contribuía na realização das ilicitudes a “grande dilatação que tem o continente da jurisdição deste governo” ²²⁰ que compreende em suma “por costa do Mar 82 léguas com muitos rios, barras, enseadas e entradas por entre arrecifes, que por providência divina cobre toda esta costa” ²²¹ permitiu que nunca se faltasse

²¹⁴ AHU – PE, Cx. 108, D.8371.

²¹⁵ Idem.

²¹⁶ Idem.

²¹⁷ AHU – PE, Cx. 133, D. 10012.

²¹⁸ Idem.

²¹⁹ AHU – PE Cx. 127, D. 9670.

²²⁰ AHU – PE Cx. 108, D. 8371.

²²¹ “Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

o contrabando em Pernambuco não só de escravos, mas de outras mercadorias ²²². Apesar da tentativa de encobrir essas rotas por parte daqueles que delas se beneficiavam, alguns pontos acabaram documentados pela fiscalização.

Nosso acervo documental revela uma variedade significativa de portos indicados pelas autoridades locais como áreas de desembarque de produtos contrabandeados. Listamos abaixo os portos até o momento identificados.

Quadro 1 - Lista de Portos em que Ocorrerão apreensões ou se fez saber da existência de Contrabandos

PORTO/LOCALIDADE
BAHIA DA TRAIÇÃO
CABO DE SANTO AGOSTINHO
CAMARAJIBE
CURURIBE
GOIANA
ILHA DE SANTO ALEIXO
ILHA DO NOGUEIRA
JARAGUÁ
PRAIA DA PENHA
PRAIA DE PAU AMARELO
PRAIA DA FORTALEZA DO BRUM
PORTO CALVO
PORTO DO RECIFE
SANTO ANTONIO DA BARRA GRANDE
SIARÁ GRANDE
SIRINHAEM
TAPAGIPE
TRAPICHE DE MACIEL – BAHIA
UNA

Fonte: AHU – PE, Cx. 130, D. 9815/ AHU – PE, Cx. 132, D.9955/ AHU – PE, Cx.133, D. 9966/ AHU-PE, Cx. 133, D. 10003/ AHU – PE, Cx. 133, D. 10012/ AHU – AL, Cx. 3, D. 220/ AHU – PE Cx. 138, D. 10248/ AHU – BA, Cx. 181, D. 13481/ AHU – PE, Cx. 138, D. 10250/ AHU – PE, Cx. 107, D. 8284/ AHU – PE, Cx. 110, D. 8493/ AHU – PE, Cx. 129, D. 9771/ AHU – PE, Cx. 133, D.

²²² CARVALHO, Marcus J. M. **Liberdade-Rotinas e Rupturas do escravismo no Recife 182-1850**. Recife, 2002. P. 102.

10017/ AHU – PE, Cx. 137, D. 10197/ AHU – AL, Cx. 3, D. 221. ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 6, cx. 2

Foi possível rastrear atualizando as toponímias a maior parte dos locais citados nas fontes. Como uma maneira de buscar compreender melhor a relação entre áreas de produção e localidades apontadas nesta lista como áreas de embarque e desembarque de produtos vedados, nos utilizaremos de dados contidos em ofício do ano de 1761, enviado pelo então governador de Pernambuco, Luís Diogo Lobo ao Reino onde se encontra uma relação contendo nome e número de todos os engenhos moentes e de fogo morto existentes na capitania pernambucana e suas anexas²²³.

As localidades de Coruripe, Jaraguá, Porto Calvo, Santo Antônio da Barra Grande fazem parte atualmente do estado de Alagoas, Comarca anexa a Pernambuco à época. A região que aparece constantemente envolvida nos circuitos de contrabando, principalmente de açúcar, analisados neste trabalho possuía uma grande quantidade de engenhos ativos. Apenas na freguesia de Porto Calvo, existia a época 14 engenhos em atividade e um em fogo morto. Adicionando a esta soma as fábricas de Alagoas do Sul, Alagoas do Norte e da Freguesia de São Miguel, locais onde estavam inseridos os outros portos apontados em nossa lista, chegava-se ao total de 32 engenhos operantes na região²²⁴.

De maneira geral os engenhos estabelecidos nas capitanias do Norte da América Portuguesa, se fixavam em áreas de várzea com fácil acesso a rios e ribeiras, de modo a facilitar o escoamento da produção canavieira para seus portos de destino, nas terras alagoanas a dinâmica não era diferente. Lembramos também que a Comarca se ligava ao sertão através de rotas terrestres e de sua rede hidrográfica, composta por importantes rios como o Coruripe e o Moxotó.

Ilha de Santo Aleixo, Pau Amarelo, Praia da fortaleza do Brum, Praia da Penha, Camaragibe, Cabo de Santo Agostinho, Sirinhaém e Goiana se encontram atualmente na jurisdição do Estado de Pernambuco. Para a toponímia denominada “Una”, a bibliografia consultada afirma se tratar de freguesia próxima a Porto Calvo, em município hoje conhecido como Barreiros localizado no estado de Pernambuco²²⁵. Quanto a Ilha do Nogueira também

²²³ AHU – PE, Cx. 95, D. 7501.

²²⁴ Idem.

²²⁵ Dados coletados de: Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.; RENDEIRO, Manoel. "São Miguel de Barreiros". In: BiblioAtlas - Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa. Disponível em: http://lhs.unb.br/atlas/S%C3%A3o_Miguel_de_Barreiros. Data de acesso: 05/07/2017.

conhecida como ilha da Barreta, está situada atualmente nas imediações do bairro de Brasília Teimosa no Recife ²²⁶.

De acordo com dados levantados por Luís Diogo Lobo, entre Olinda e Recife os engenhos estavam divididos nas seguintes freguesias: Muribeca, Cabo, Ipojuca, Varge, Santo Amaro de Jaboaão, São Lourenço da Mata, Nossa Senhora da Luz e Santo Antônio. Estas freguesias somadas possuíam 90 engenhos funcionais e 17 que já não operavam. Quanto à vila de Sirinhaém e seus termos contava com 43 engenhos ativos destes, 10 estavam situados na freguesia de Una ²²⁷. Goiana estava inserida na Vila de Igarassu, a freguesia dispunha de 23 engenhos em atividade e um inativo. Estas freguesias em sua maioria estavam localizadas em áreas de fácil acesso ao transporte fluvial que permitiam também que se adentrasse ao interior do território.

Bahia da Traição faz parte do estado da Paraíba. A listagem do governador Luís Diogo Lobo atesta que a capitania da Paraíba naquele tempo contava com 20 engenhos em operação e dois em estado de fogo morto. Quanto a “Siará Grande”, como o nome já informa se encontra no atual estado do Ceará. O documento de 1761 assegura que naquela capitania havia apenas dois engenhos moentes e um inativo ²²⁸. Para o local denominado Tapagipe ainda não foi possível identificar a localização atual. Como é possível visualizar, boa parte das localidades apontadas pelas autoridades como locais de circulação de mercadorias ilegais estavam próximas a áreas de produção canavieira. Além disso, estes portos naturais se situavam em maioria na região sul da antiga capitania e possuíam conexões com os sertões através das abundantes malhas fluviais que circundam o nordeste.

Para nos ajudar a pensar espacialmente esta região, iremos fazer uso de duas imagens. A primeira uma carta topográfica das “capitanias de que se compõe o presente governo de Pernambuco” foi oferecida ao secretário de estado da Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado em março do ano de 1766. A carta traz detalhes a respeito dos povoados e recantos da costa e do interior da capitania pernambucana, incluindo locais envolvidos nos circuitos do contrabando.

²²⁶ PEREIRA, Oswaldo. **Histórias do Pina**. Fundação de Cultura do Recife, 2008.

²²⁷ Ainda de acordo com o documento a freguesia de Porto Calvo, que atualmente faz parte do estado de Alagoas, pertencia a Vila de Sirinhaém e como já dito, possuía 14 engenhos ativos e um classificado como fogo morto. AHU – PE, Cx. 95, D. 7501.

²²⁸ Idem.

Mapa 5 – Carta topográfica do governo de Pernambuco (1766)



Fonte: LAPEH – Laboratório de Pesquisa histórica – Departamento de História C.F.C.H./ UFPE.
 Legenda: 1– Bahia da Traição; 2- Paraíba; 3- Goiana; 4- Itamaracá; 5- Cidade de Olinda; 6- Vila de Santo Antônio do Recife; 7- Cabo de Santo Agostinho; 8– Ilha de Santo Aleixo; 9- Porto Calvo; 10- Entrada das Alagoas; 11- Rio de São Francisco; 12- Bahia de Todos os Santos.

A segunda imagem trata-se de um Mapa tipográfico dos portos e Costa da Bahia, Olinda e Pernambuco do ano de 1776. O mapa feito por Nicolao Martinho foi encomendado por Manoel Jozé de Noronha e Meneses, o Conde dos Arcos como um oferecimento a seu tio o Marquês de Angeja. Mais complexo que a carta exposta acima, o mapa mostra em detalhes toda a Costa de Pernambuco e Bahia passando pelos atuais estados de Alagoas e Sergipe, incluindo suas vilas, os rios e ribeiras e seus cursos, o que nos permite ter uma melhor ideia do espaço onde ocorriam as transações comerciais alvo deste estudo.

Mapa 6 – Mapa Tipográfico dos Portos e Costa da Bahia de todos os Santos, Olinda e Pernambuco (1776)







Fonte: MARTINHO, Nicolao. Mappa tipografica dos portos, e costa da Bahia de todos os Santos, Olinda e Pernambuco. [S.l.: s.n.], 1776. 1 mapa ms, col., tinta ferrogálica e nanguim, 51 x 1,59. Disponível em: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart309964/cart309964.jpg. Acesso em: 01 de janeiro de 2018.

A análise da documentação base utilizada nesta pesquisa junto às duas imagens acima, nos fornecem dados para pensar em algumas hipóteses sobre a circulação dessas mercadorias. Acreditamos que os produtos “contrabandeados” através dos sertões chegavam às populações de Recife e Olinda seguindo dois caminhos distintos. O primeiro seria seguindo o fluxo do Rio de São Francisco e seus afluentes, região limítrofe entre as capitanias (destacado pela seta vermelha no mapa 7), utilizando os caminhos já bem conhecidos do comércio das carnes e couros, ou seja, através das rotas do “Ipojuca” e do “Capibaribe”, aqui já estudadas. Chegando ao litoral estas mercadorias eram desembarcadas em pequenos portos situados preferencialmente no litoral sul de Pernambuco, onde não existia a fiscalização da Companhia

Geral. A fiscalização no geral se restringia ao porto do Recife. De acordo com os dados de Luanna Ventura a entrada do porto de Recife estava localizada ao norte do forte do Brum²²⁹ (destacado pela seta branca no mapa 7).

A segunda rota que acreditamos ter se utilizado neste comércio seria a da navegação direta, via costa marítima entre Bahia (destacada pela seta amarela no mapa 7) e Pernambuco. Como podemos perceber através do mapa acima, existiam entre as duas capitanias uma vasta área de Costa não protegida pela empresa e como já apontado neste trabalho, diversas praias do litoral pernambucano ofereciam condições de desembarque. Esse tipo de roteiro, que já aparece bem descrito em um manual de pilotagem e navegação do século XVII²³⁰, ficava restrito as embarcações maiores, dada as condições de navegabilidade da região. Segundo o manual a distância entre Bahia e Pernambuco era de cerca de 100 léguas, “corre a costa até o Rio de São Francisco de Nordeste, sudoeste, e há na derrota 50 léguas e do Rio de São Francisco ao Cabo de Santo Agostinho há 50 léguas e corre a costa nordeste, sudoeste”. Advertia ainda aos pilotos que tomassem cuidado, pois, ao norte do Rio de São Francisco, por volta de 5 léguas existia um arrecife perigoso, conhecido como “Baixio de Dom Rodrigo”²³¹.

O processo crime em que se envolveu o senhor Manoel Ferreira dos Santos, reforça nosso argumento²³², pois neste caso cinco balsas carregadas de couros e solas vindas do sertão, foram apreendidas junto ao rio do Jiquiá em Recife²³³, pela desconfiança que as autoridades tiveram de que as mesmas aguardavam barco para transportar tais mercadorias à capitania baiana. Um dos pontos utilizados na defesa do réu é que não existia no momento da apreensão nenhum barco que estivesse carregando para Bahia e que era de conhecimento

²²⁹ OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. **A Alfândega de Pernambuco: história, conflitos e tributação no Porto do Recife (1711-1738)**. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016. P. 23.

²³⁰ Livro do acervo de raridades da Biblioteca Mário de Andrade. Referência: CARNEIRO, Antonio de Mariz. Regimento de pilotos e roteiro da navegação, e conquistas do Brasil, Angola, S. Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas, & Índias Ocidentais. Lisboa: por Manoel da Sylva, 1655. Disponível em: <http://docvirt.com/DocReader.Net/DocReader.aspx?bib=LIVROSMP&Pasta=&pesq==>. Data de acesso: 01/08/2017.

²³¹ Os Baixios de Dom Rodrigo, são grandes bancos de areia, que estão localizados a cerca de cinco quilômetros da Costa do Pontal de Coruripe (Alagoas), no meio do oceano. Há vários casos de naufrágio registrados no local. Conseguimos mapear junto ao nosso acervo documental, um naufrágio ocorrido no local no ano de 1774, tratava-se do Bergantim de nome “Nossa Senhora da Guia e São Francisco da Paula” que saindo da cidade do Rio de Janeiro com destino a Corte acabou dando de encontro com os bancos, o que na ocasião levou a óbito 8, das 22 pessoas embarcadas. De acordo com o documento, as pessoas que morreram foram “Baltazar Pereira dos Reis (sócio do barco), o capelão, o escrivão, sota-piloto, dois marinheiros, uma preta e uma mulatinha”. Fonte: AHU – PE, Cx. 117, D. 8954.

²³² ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mc. 2, n.º 6, cx. 2

²³³ O rio do Jiquiá está localizado no atual bairro do “Cordeiro” no município de Recife.

geral que aquelas balsas não aguentariam uma viagem “para o tempestuoso mar de barra em fora”²³⁴ sem danificar suas mercadorias.

Como dito anteriormente, a prática do contrabando na capitania pernambucana durante a vigência do monopólio comercial estabelecido pela Companhia Geral será abrangente e disseminada. No entanto, os circuitos comerciais ligando as capitanias vizinhas, terão papel de destaque dentro deste comércio descaminhado. As rotas sertanejas há muito utilizadas para o comércio legal das carnes passaram a operar também com transações não aprovadas, e o comércio direto entre os vários portos do litoral pernambucano em especial aqueles que estavam nas proximidades de engenhos e a capitania da Bahia ganharão vulto durante este período.

Assim rios e pequenos portos, tanto do litoral quanto das localidades interioranas funcionavam como vias de escoamento de toda uma gama de ilícitos, os contrabandistas farão entrar nas Praças da Bahia e de Pernambuco através das rotas aqui descritas uma grande quantidade de mercadorias não autorizadas. Estes grupos estavam cientes dos poucos riscos de se praticar aquele comércio devido a parca fiscalização exercida pela Companhia. Os circuitos comerciais desenvolvidos nas paragens sertanejas serão peça chave na rede de abastecimento do mercado ilegal que se estabeleceu entre Bahia e Pernambuco na segunda metade do XVIII.

A fiscalização da Companhia Geral comumente restringia-se ao porto do Recife, por onde deveriam ser embarcadas e desembarcadas todas as mercadorias chegadas a capitania pernambucana. Ressalta-se aqui que o monopólio da Companhia não se estendia aos sertões como nos revela o seu documento de instalação no capítulo 25. Onde se afirma que:

[...] É Vossa Majestade servido conceder-lhe o comércio exclusivo das duas capitanias de Pernambuco e Paraíba com todos os seus distritos [...] exceptua-se, porém o comércio de Pernambuco e Paraíba para os portos do sertão, Alagoas e Rio de São Francisco do Sul, o qual será livre a todas, e quaisquer pessoas como até agora o tem sido²³⁵.

Como podemos observar o documento atesta que a navegação feita pelos portos do sertão, Alagoas e Rio de São Francisco permaneceria livre, no entanto, alguns casos analisados por nós, apontam que mercadorias vindas destas regiões muitas vezes eram

²³⁴ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 6, cx. 2, f. 6.

²³⁵ Instituição da Companhia de Pernambuco e Paraíba. Coleção de Legislação Portuguesa de 1750 a 1762. Tipografia Maigrense. Lisboa, 1830 apud Carreira. Antonio. **As Companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba**. Lisboa: Presença, 1982. P. 290.

encaradas pelas autoridades como frutos de contrabando. Esta questão dará azo para uma série de disputas envolvendo os comerciantes sertanejos e a Companhia Geral. Isto porque, ao que indicam dois processos crimes utilizados nesta pesquisa ²³⁶, a direção da empresa ao longo de seus primeiros oito ou nove anos de instalação não se preocupou em controlar tal comércio o fazendo apenas “depois daquele tempo sem mostrar ordem régia que declarasse ao arbítrio da proibição o artigo 25 e reprovasse a inteligência e praxe dos comerciantes em tempo tão dilatado” ²³⁷.

A Companhia passa a tomar esse controle por força de um edital lançado posteriormente ²³⁸, no entanto, este edital não tinha força de lei, uma vez que tal documento não era referendado por nenhuma ordem régia. Esta decisão da direção pernambucana será contestada judicialmente nos dois casos aqui já mencionados, pois afirmavam as defesas dos comerciantes que tal “edital da direção não é lei nem assento com força de lei, nem os deputados tem jurisdição alguma para arrogarem a si ambiciosa e arbitrariamente o que a instituição não permitiu” ²³⁹ e também “que a direção não pode ampliar nem limitar os estatutos da companhia nem proibir o que eles não proíbem” ²⁴⁰.

Contestavam tais defesas o poder que permitia a direção subalterna de Pernambuco, passar por cima dos estatutos da empresa em assunto tão importante como o comércio sem a deliberação de uma diretiva ou ordem real. Afirmavam que este comércio até o ano de 1770, havia se conservado livre e que era inconcebível que a direção sem ordem régia fizesse limitar os estatutos, contrariando a liberdade de comércio que desde sempre se praticava por aquelas bandas, pois o papel de “limitar e derogar leis só compete ao soberano legislador e não aos inferiores seus vassalos” ²⁴¹.

Pelo que fica claro a Companhia em Pernambuco só passa a se preocupar com o comércio realizado nas rotas sertanejas após um período significativo de tempo de sua instalação. Muito provavelmente após estes primeiros oito ou nove anos foi possível a direção da empresa perceber como estas rotas sertanejas eram importantes para economia da capitania

²³⁶ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2; ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 6, cx. 2

²³⁷ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2; f. 15.

²³⁸ Não foi possível identificar a data exata de tal documento, no entanto, de acordo com os processos aqui citados o edital provavelmente o edital foi expedido entre 1769 e 1770.

²³⁹ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2, f. 85.

²⁴⁰ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 6, cx. 2, f. 85.

²⁴¹ : ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 6, cx. 2, f. 85-86.

e quão grande eram as perdas que se tinham ao não controlar o comércio do interior em suas ligações com outras praças coloniais, sobretudo com Bahia e Rio de Janeiro.

A atitude da empresa vem atestar que os circuitos sertanejos tinham expressividade econômica a época, já que, não se teria o trabalho de coibir um comércio que fosse pouco relevante financeiramente ou mesmo desvantajoso. É importante destacar também, que os limites jurisdicionais de atuação da empresa não estavam bem definidos nos estatutos e que o entendimento do que poderia ser considerado como área sertaneja era bastante subjetivo. Afinal de contas, como já vimos, não se tinha um consenso a respeito do conceito de sertão.

Então, a história dos contrabandos aqui contada se reparte em dois momentos: o momento pré 1770, quando a Companhia ainda não exercia um controle rígido sobre os sertões e pós 1770, quando a direção em Pernambuco passa a exercer maior poder sobre os negócios desenvolvidos naquelas paragens. Explicitamos neste momento, que nossa escolha metodológica se deu no sentido de preservar os termos originais utilizados pelas autoridades ao tratar sobre a questão deste comércio feito no interior, destacando sempre que possível as variações interpretativas entre autoridades baianas e pernambucanas. No geral, a denominação “contrabando” será bastante utilizada pelas autoridades, mas o termo “descaminho” também será usado para se referir ao comércio extralegal.

Dessa forma, o conceito de contrabando neste estudo será utilizado para abrigar uma série de casos apontados pela documentação base, que agregam produtos comercializados tanto no porto do Recife, por onde teoricamente deveriam ser embarcadas e desembarcadas todas as mercadorias chegadas a capitania pernambucana, quanto mercadorias vindas do sertão que tinham como destino a Bahia ou até mesmo outros portos do litoral de Pernambuco que não o porto do Recife. Salientando que nem tudo que em um primeiro momento é apontado como contrabando pelas autoridades de fato se enquadra nesta categoria.

Ressaltamos ainda que a Companhia permitia o comércio sertanejo, se as mercadorias vindas daqueles locais (sobretudo couros e solas) tivessem como destino final o porto do Recife, onde seriam negociadas com a empresa. Também é válido pontuar que o comércio das carnes estava excetuado deste controle e continuou livre como sempre o foi. A exceção feita aos negócios das carnes será motivo de contrariedade entre os comerciantes e a direção da empresa. Ainda nos dois casos aqui citados, as respectivas defesas irão contestar a razão deste comércio que também se dava no sertão ser permitido em detrimento de outros gêneros. As ditas defesas irão alegar que “nenhuma razão há para que seja livre o comércio da carne e não

seja igualmente o dos couros”²⁴² e vão além afirmando que se o comércio de outros produtos era proibido “se havia de ser também proibido o trazer carnes do Sertão e vende-las a Bahia e Rio de Janeiro como se faz”²⁴³.

O comércio legal das carnes irá gerar outros problemas para Companhia, pois se aproveitando do expediente de ir comerciar as carnes no sertão, alguns comerciantes irão se valer desta liberdade para transportar produtos vedados. É o que afirma em ofício do ano de 1770, o então governador de Pernambuco, Manuel da Cunha Meneses, ao falar sobre as “perniciosas contravenções” que se estabeleceram entre Pernambuco e Bahia através das rotas sertanejas. O governador neste ofício afirma que “os mesmos barcos dos *portos livres*, que vão fazer as carnes ao sertão [...] introduzem também fazendas pelo Siará pela vizinhança de uma capitania com a outra”²⁴⁴.

Como podemos perceber através do exposto até o momento, o contrabando foi uma prática recorrente e extensiva durante o período de atuação do exclusivo comercial exercido pela Companhia Geral. Apesar do caráter disperso desse tipo de prática destacam-se neste interim os circuitos desenvolvidos entre Pernambuco e Bahia. Para o período do nosso estudo, as ligações comerciais entre as duas praças já estavam solidificadas. O comércio entre as capitanias vizinhas aconteciam de acordo com nossas fontes, de duas formas: por via direta através do mar e majoritariamente pelas rotas sertanejas que no século XVIII eram pelo menos duas – o “Caminho do Ipojuca” e o “Caminho do Capibaribe” -, e conectavam as duas capitanias. Tendo isto em mente, no próximo capítulo procederemos a análise dos casos colhidos junto ao nosso conjunto documental.

²⁴² ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2, f. 69.

²⁴³ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 6, cx. 2, f. 85.

²⁴⁴ AHU – PE Cx. 108, D.8371.

3 ASPECTOS INTERNOS DOS DESCAMINHOS: CASOS E CIRCULAÇÃO DE PRODUTOS

3.1 As mercadorias

Agora que já vimos as possíveis rotas percorridas pelos grupos de contraventores, podemos nos ater aos casos e mercadorias que nelas circulavam. Como já dito anteriormente, a fiscalização da Companhia Geral era restrita ao porto de Recife e lembramos ainda que apesar da Companhia não deter o monopólio para o comércio realizado nos sertões a partir do ano de 1770, a empresa de maneira geral irá encarar todo o comércio realizado fora do porto do Recife como passível de ser enquadrado em crime de contrabando. Dessa forma, podemos observar junto a nossa documentação um aumento no volume de apreensões a mercadorias e embarcações após 1770, bem como, um maior empenho das autoridades locais na repressão de tal prática.

O que podemos afirmar através da investigação é que na verdade, os chamados “portos livres” também serão afetados pela política monopolizadora da Companhia Geral, pois na verdade, o problema maior não se encontrava na realização do comércio nestas regiões, que como já vimos existia muito antes da fundação da empresa. Mas sim, no destino que essas mercadorias tomavam vindo invariavelmente inundar a praça mercantil de Pernambuco com produtos bem mais em conta do que os vendidos pela empresa. A preocupação também se dava em sentido contrário, ou seja, com os produtos que saíam de Pernambuco e iam abastecer a Praça baiana sem passar pelas mãos da Companhia ou mesmo se isentando de pagar os direitos dos contratos reais.

Os produtos que circulavam entre as duas praças eram diversos. Iam e vinham para os portos de Pernambuco e Bahia uma grande sorte de mercadorias. São aproximadamente 19, o total de ocorrências no nosso conjunto documental onde constam informações precisas sobre o material apreendido nas embarcações capturadas pelas autoridades. Alguns desses casos possuem em seus anexos a lista de carga ou relações de carga, onde ficam registrados todos os produtos transportados por aqueles barcos, bem como os locais de onde vieram estas mercadorias. Nelas também é possível encontrar dados sobre valores unitários e totais e ainda a respeito de quantidades.

É possível identificar a origem do produto através do selo da alfândega que nele consta, não era raro que o material potencialmente descaminhado chegasse sem selo algum, o que também é reportado pelas autoridades quando expediam as tais listas de cargas. Em nossa documentação contamos com seis relações de cargas que continham produtos que foram apreendidos pelas autoridades pernambucanas por suspeita de contrabando, com selos da alfândega da Bahia. Tomaremos como exemplo do trânsito de produtos entre Bahia e Pernambuco, três casos deste total, a fim de ilustrar a grandiosidade deste comércio.

A primeira lista diz respeito a uma sumaca que em 1779 foi apreendida na praia de Pau Amarelo em Pernambuco, onde estava trocando as suas fazendas de contrabando por gêneros da terra “como fosse tabaco, sola e mel” ²⁴⁵. Boa parte da carga desta sumaca estava sem selo, ou seja, eram mercadorias que além de adentrarem ilegalmente no território da Companhia Geral, vinham sem pagar dinheiro algum a Fazenda Real. Também foram encontrados produtos selados pela Alfândega de Lisboa. Segue relação dos produtos confiscados que vinham com o selo da Alfândega da Bahia ²⁴⁶:

Tabela 1 - Relação das Fazendas que vinham seladas pela Alfândega da Bahia (Pau Amarelo)

QUANTIDADE	PRODUTO	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL
6	Peças de Camas Listradas	800 réis	48.000 réis
1	Peça de tafetá azul com 21 côvados	240 réis	21.840 réis
1	Retalho de druguete pardo com 15 côvados	300 réis	4.500 réis
22	Peças de fitas matizes	1.600 réis	35.200 réis

Fonte: AHU – PE, CX. 132, D. 9955.

A segunda ocorrência versa sobre uma embarcação apreendida no mesmo ano de 1779, em Sirinhaém jurisdição de Pernambuco. Os documentos não trazem muitos detalhes sobre o caso, sabemos apenas que o mestre da embarcação se chamava Antônio Pereira, mas a lista de cargas revela a suntuosidade deste comércio. Consta nessa relação anexa ao

²⁴⁵ AHU – PE, CX. 132, D. 9955.

²⁴⁶ Medidas-padrão comumente utilizadas nas tabelas que trabalharemos: Braça - 184 centímetros; Côvados - 66 centímetros; Palmo - 22 centímetros; Varas - 110 centímetros.

documento, nada menos que 151 tipos de produtos diferentes, a exemplo do caso anterior a maior parte estava sem selo. As mercadorias que tinham selo da Alfândega da Bahia encontram-se na tabela abaixo:

Tabela 2 - Relação das fazendas que vinham seladas pela alfândega da Bahia (Sirinhaém)

QUANTIDADE	PRODUTO	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL
4	Peças de cadiaez	800 réis	3.200 réis
6	Peças de riscado de Dio	1280 réis	7.680 réis
6	Peças de riscado de Surrate	1280 réis	7.680 réis
43	Varas de pano de linho ordinário	180 réis	7.740 réis
4	Retalhos de pano de linho ordinário com 73 varas	180 réis	13.140 réis
5	Peças de tustão	Não consta	17.500 réis
9	Varas de esguião ordinário	Peças de tustão	3.150 réis
15	Lenços brancos com listras azuis ordinários	220 réis	3.300 réis
8	Peças de riscado de Dio	1280 réis	10.240 réis
29	Peças de riscado de Surrate	1280 réis	37.120 réis
16	Peças de riscado de Linho	1800 réis	28.800 réis
1	Peças de Chita da Índia	Não consta	6.000 réis
8	Peças de Chita do Norte com 64 côvados	2000 réis	4.000 réis
1	Retalho de Serafina Azul com 6 côvados	220 réis	14.080 réis

1	Retalho de Durante branco com 4 côvados	160 réis	960 réis
1	Retalho de doruguete verde traçado 4 côvados	75 réis	300 réis
64	Peças de Balagarte	100 réis	400 réis
1	Peças de baeta verde com 54 côvados	800 réis	51.200 réis
2	Peças de fita de listra azul encarnado	380 réis	21.280 réis
2	Retalho de pano de linho ordinário com 54 varas	300 réis	600 réis
48	Peças de Cadiaez pequenas	180 réis	7.720 réis
21	Pares de meias de linhas	800 réis	38.400 réis
6	Peças de lenço ordinário com 60 lenços	240 réis	5.040 réis
1	Retalho de brim de flores com 40 côvados	160 réis	9.600 réis
10	Chapéus de baeta	100 réis	4.000 réis
17	Lenços azuis de tabaco	360 réis	3.600 réis
1	Retalhos de pano de linho ordinário com 34 varas	160 réis	2.720 réis
1	(?) 27 varas	180 réis	1.755 réis
5	Peças de Chita da Costa	180 réis	4.860 réis
4	Peças de cadiaez	3000 réis	15.000 réis
1	Incetada de pano de linho ordinário com 72 varas	800 réis	3.200 réis

1	Peças de brim cru de 48 côvados	180 réis	4.320 réis
1	Peças de estufo de lã encarnado 40 côvados	90 réis	10.000 réis
1	Peças de carro de ouro com 40 côvados	250 réis	20.000 réis
16	Peças de riscado Surrate	500 réis	20.480 réis
13	Peças de riscado de Dio	1280 réis	16.640 réis
1	Peças de Riscado de Linho	Não consta	1.800 réis
33	Peças de cadiaez	800 réis	26.400 réis
2	Peças de Chita	2000 réis	4.000 réis
7	Peças de Chita da Costa	3000 réis	21.000 réis
1	Peças de lenços encarnados ordinários de tabaco	160 réis	1.600 réis
1	Peças de boceta	Não consta	900 réis
1	Peças de chita azul do norte com 22 côvados	220 réis	4.840 réis
1	Retalhos de linho ordinário com 34 varas	180 réis	6.120 réis
5	Chapéus de baeta	300 réis	1.500 réis
44	Peças de pano de linho ordinário com 2052 varas	180 réis	369.360 réis
46	Peças de bertanha de Hamburgo	1200 réis	55.200 réis

9	Peças de Hamburgo ou aniagem	100 réis	53.700 réis
6	Peças de Riscado Patavar	2000 réis	12.000 réis
3	Peças de Riscado de Patavar	Não consta	Não Consta

Fonte: AHU – PE, Cx.133 D. 9966.

Por último trazemos o caso de uma sumaca que segundo consta, vinha do porto de Una carregada de caixas de açúcar junto a duas jangadas. De acordo com o governador de Pernambuco a época, José Cesar de Meneses, relator do caso a Coroa, ainda não havia sido possível identificar quem era o dono da dita embarcação, mas os produtos vinham em sua maioria com selo da Alfândega da Bahia. São eles:

Tabela 3 - Relação das fazendas que vinham seladas pela Alfândega da Bahia (Una)

QUANTIDADE	LISTA DOS PRODUTOS	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO TOTAL
13	Peças de Chitas da Índia Ordinárias	4000	52.000
78	Panos da Costa	640	49.920
5	Maços de fitas de linho	2400	12.000
131,5	Dúzia de facas flamengas	640	84.160
555	Peças de Linhas de Surreales	1300	721.500
421	Peças de Bertanhas de Hamburgo	1200	715.700
56	Peças de Paniclos	1200	67.200
5	Dúzias e 5 de peles de Marroquins	6400	34.665
26	Peças de Chitas de Surreates	1600	41.600
129	Meias peças de cadeas	1300	167.700

5	Peças de Linhas de Dio	2000	10.000
13	Peças de Procolós	1300	16.700
96	Covados de Chitas do Norte	320	30.720
1	Peças de Druguete Rei	6000	6.000
1	Peças de Berlanha de Holanda	2000	2.000
8	Lenços Vermelhos	320	2.560
8	Peças de camas lavradas	10000	80.000
8	Varas de Esguião	480	4.080
5,5	Covados delu felá	360	1.980
8	Covados de Durante	240	1.920
5	Covados de Sarja	320	1.600
10	Varas de estamalha	400	4.000
823	Covados de Camelão	180	148.140
1065	Varas de pano de linho da Ilha	180	192.240
85,5	Covados de Serquilha da Ilha	120	10.260
1343,5	Varas de pano de linho	300	403.050
38	Peças de Cadeás	2400	91.200
6	Covados de baeta com xeste	500	3.000
22	Resmas de papel florete	1000	22.000

4	Peças de Linhas Patavares	2000	8.000
582	Annas de Amburgo	160	93.120
79	Covados de Serguilha de França	400	31.600
15	Varas de Crez	100	1.500

Fonte: AHU – PE, Cx. 121 D. 9245.

Podemos perceber através das listas aqui expostas a grande variedade de produtos que circulavam entre Bahia e Pernambuco. Outro dado relevante que conseguimos inferir através das tabelas, é de que esse comércio descaminhado estava conectado aos circuitos mercantis atlânticos, o que pode ser constatado pela grande variedade de gêneros europeus constantes nas cargas. As fazendas europeias, sobretudo os tecidos que aparecem em grande monta nas listas de carga aqui transcritas, eram necessários para a realização de trocas e vendas pelos efeitos da terra. Além das fazendas já citadas, caixas de açúcar, madeira, tabaco, escravos, mel, sola e couro serão uma constante na documentação.

A relação aqui demonstrada não dá conta da grande diversidade de produtos que transitavam entre as duas praças, enfatizamos apenas aqueles que aparecem em maior grau na documentação trabalhada ²⁴⁷. Devemos atentar também, que para efeitos práticos só colocamos em nossas listas de cargas produtos que vinham selados pela Alfândega da Bahia, mas muito provavelmente os produtos destas embarcações que vinham sem selo também fossem provenientes das paragens soteropolitanas e de seus interiores, como acontece em outros casos do nosso acervo documental ²⁴⁸.

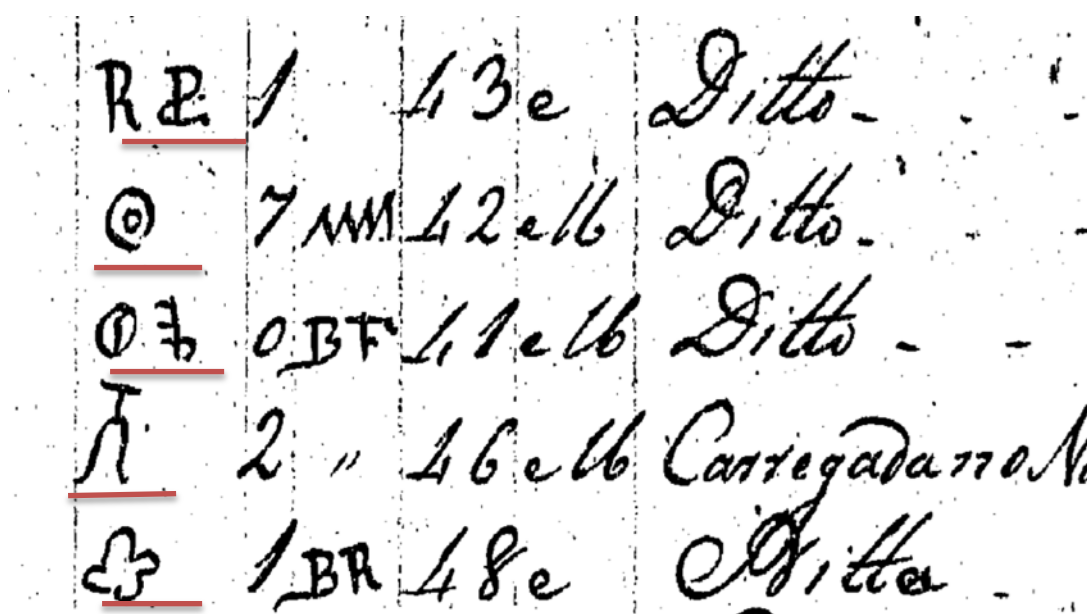
Em algumas ocorrências, junto a descrição das cargas constavam também as marcas de seus carregadores. Era comum que comerciantes possuíssem uma espécie de marca ou

²⁴⁷ Os documentos que fundamentam este trânsito são numerosos e encontram-se disponíveis no A.H.U. PE, AL e BA e nos arquivos da ANTT.

²⁴⁸ Muitos produtos de embarcações provenientes da Bahia chegavam até Pernambuco sem selo algum. Vale ressaltar que durante boa parte do século XVIII, Salvador funcionou como um centro distribuidor dos panos indianos, produto essencial para a compra de escravos na região da África Centro-Occidental. Essas fazendas chegavam até capitania baiana através de uma rede de contrabando que ligava diretamente as possessões portuguesas da América e da Ásia. Sobre isto ver: ALMEIDA, Suelly Creusa Cordeiro de. SOUSA, Jéssica Rocha de. O Comércio das Almas - As rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. *Ultramares*, Maceió, v. 1, n. 3, p. 34-53, jan/jul . 2013.

símbolo que eram inseridas em suas mercadorias para identificar seus produtos e facilitar as transações junto a seus comissários e representantes. Na nossa documentação essas marcas aparecem principalmente, nas situações onde as investigações aconteceram de maneira mais acurada. Nesses casos, além de relacionar as mercadorias colocava-se ao lado o símbolo ou marca que nele aparecia e se possível o nome do dono. Nem sempre, as autoridades eram capazes de identificar a quem pertencia determinada marca ou símbolo, devido a grandiosidade do mercado e de serem muitos os comerciantes atuantes na capitania.

Figura 1 – Exemplo de marcas encontradas na documentação (destacados)



Fonte: AHU- PE, Cx. 137, D. 10234.

Infelizmente nem todos os relatos de contrabando, trazem grande riqueza de detalhes acerca dos eventos. Isto porque, nem sempre se faziam as devassas dessas embarcações apreendidas e também porque boa parte desses barcos citados pelos agentes reais não chegaram de fato a serem confiscados, apenas tendo estes oficiais notícias sobre os descaminhos. No entanto, possuímos alguns casos no nosso acervo que nos fornecem maiores informações e que nos parecem ser importantes para a visualização de um panorama mais abrangente da natureza dos descaminhos praticados nestas paragens. Para efeitos práticos os organizaremos aqui sobre a forma de tabela.

Tabela 4 – Embarcações Apreendidas por Autoridades Pernambucanas

NOME	TIPO	MESTRE/ PILOTO/MARINHEIROS	DONO	P. O.	P. A.	P. D.
Galião	Navio	Numeriano Gregório Joze da Sylva	Navio Real	Lisboa	Recife	Lisboa
O Senhor do Bom Jesus das Portas Nossa Senhora do Pilar - Xibante	Sumaca	Manoel Francisco	Manoel Vieira de Mello	Jaguaribe	Recife	Bahia
Navio Novo	Não consta	Não consta	Diogo Francisco dos Santos	Bahia	Santo Antônio da Barra Grande	Não consta
Nossa Senhora da Conceição Santo Antonio e Almas	Sumaca	Joaquim Antonio	Antonio Joze Roberto	Bahia	Goiana	Não consta
Águia do Doiro	Lancha (pertencente a corveta da Companhia Geral Águia do Doiro)	Antonio Gomes Viana	Navio Real	Porto - Portugal	Praia da Fortaleza do Brum	Não consta
Jaguaribe	Sumaca	Antonio Joze dos Santos	Manoel Roiz Lemanha e Francisco de Passos Vianna	Não consta	Camarajibe - Distrito de Porto Calvo	Não consta
Sagrada Família	Sumaca	Manoel Coelho, Francisco Joze Cardoso, Manoel de Souza e Henrique Antonio	Não consta	Não consta	Recife	Bahia da Traição
Senhor do Bonfim Santo Antonio e Almas	Sumaca	Manoel Pavão Gouvea	João Antonio Rodrigues	Não consta	Ilha de Santo Aleixo	Bahia
Nossa Senhora do Rozário Flor de São Miguel	Sumaca	José Gonçalves	"Comerciante da Bahia"	Não consta	Santo Antônio da Barra Grande	Não consta
Não Consta	Sumaca	Antonio Dias Santiago	Jacomo Rumachi D'ella Praça	Bahia	Santo Antônio da Barra Grande	Não consta
Não Consta	Sumaca	Ignacio Vicente Fernandez	José ou "Fulano" de Araújo	Bahia	Santo Antônio da Barra Grande	Não consta
Não Consta	Balsas	Luiz de França Cordeiro, Manoel de Jesus Ramos, José Rodrigues da Silva, Manoel Martins de Almeida	Manoel Antonio dos Santos	"sertão"	Ilha do Nogueira	Bahia
Escuta em Roma	Não consta	Não consta	José de Aragão	Bahia	Uma	Bahia

Legenda: P.O = Porto de Origem / P. A. = Porto de Apreensão/ P. D. = Porto de Destino. Fonte: AHU – PE, Cx. 130 D. 9815/ AHU – PE, Cx. 133 D. 10003/ AHU – AL Cx. 3 D. 220/ AHU – BA Cx. 181 D. 13481/ AHU – PE, Cx. 138 D. 10250/ AHU – PE, Cx. 129 D. 9771/ AHU – PE, Cx. 137 D. 10197/ AHU – PE, Cx. 133, D. 10012 / AHU – AL, Cx. 3 D. 221/ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2/ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 6, cx. 2.

É claro que esta tabela não é capaz de expressar todo o volume do comércio abordado nesta pesquisa, nela não constam diversas outras ocorrências que nos utilizamos ao longo da redação deste trabalho, bem como não demonstra as minúcias de cada caso, mas, ela nos serve para pensar a ordenação deste comércio. Como podemos observar boa parte das embarcações

que se empregavam neste ramo mercantil eram categorizadas como sumacas. As sumacas eram pequenos veleiros, utilizados principalmente na navegação de cabotagem.

Em ofício do ano de 1775, em que o governador de Pernambuco comunica ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar do Reino, o envio de homens para a capitania do Rio de Janeiro este irá afirmar que remeteu “Ao Marquês cento e oito marinheiros, a saber, quarenta e oito por quatro sumacas, em razão de não haver navio grande que os pudesse transportar todos” ²⁴⁹. Fazendo uma conta de divisão básica, temos como resultado que a capacidade destas embarcações girava em torno de 12 homens, o que nos parece um resultado bem razoável e coerente com os casos em que possuímos o número de marinheiros por embarcação.

Neste mesmo documento José Cesar de Meneses remete mapa das embarcações, marinheiros e pescadores que possuem a capitania de Pernambuco a Corte. Declara o governador haver na ocasião, sessenta e nove sumacas na capitania, divididas da seguinte forma:

Tabela 5 - Sumacas Existentes na Capitania de Pernambuco que fazem comércio pelos portos do Brasil

LOCAL	QUANTIDADE
RECIFE	52
SIRINHAEM	3
IGARASSU	2
MEIRIM	1
SANTA LUZIA	4
GOIANA/ITAMARACÁ	2
RIO GRANDE	3
RUSSAS	1

²⁴⁹ AHU – PE, Cx. 120 D. 9196.

PARAÍBA	1
TOTAL	
69 SUMACAS	

Fonte: AHU – PE, Cx. 120 D. 9196.

O documento é importante, pois nos lança pistas sobre o volume das sumacas existentes na capitania, além de nos informar que esta era o principal tipo de embarcação utilizada pelos comerciantes pernambucanos uma vez que, no mesmo mapa na categoria de “classes” só constam mais dois tipos de barcos: as corvetas, que estão em número de seis e as galeras, com um único exemplar. Ou seja, praticamente todo o comércio de navegação, seja ele lícito ou não, feito em Pernambuco e suas anexas, era realizado através das sumacas que como já visto, eram embarcações mais apropriadas para o comércio de cabotagem.

3.2 *Os casos*

Agora que já sabemos quais produtos circulavam por estas rotas podemos nos deter com mais detalhes na análise de alguns dos casos mais peculiares encontrados em nosso acervo. Devemos lembrar que a partir da segunda metade do século XVIII, a Coroa buscou controlar de forma mais efetiva suas conquistas no Ultramar. O comércio nas colônias será alvo preferencial das políticas centralizadoras empreendidas neste contexto. O ministro de D. José I irá demandar preciosa atenção à atividade comercial, na tentativa de resgatar e reerguer o comércio com suas colônias, o marquês buscará se associar ao grupo mercantil, que a época já detinha vultosos cabedais, passa então a conceder-lhes favores e privilégios antes reservados a uma elite ligada a terra.

O período pombalino será marcado pela aliança que irá unir a Monarquia ao grupo mercantil ²⁵⁰. As mudanças preconizadas por Pombal serão fundamentais para a integração desses homens a chamada elite colonial. Neste momento, as capitanias mais destacadas do Norte da América Portuguesa, já contavam com uma rede complexa de comércio, que se estendia do Ultramar ao interior, como assegura Russel-Woody, ao afirmar que “Salvador e

²⁵⁰ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Os homens de negócio e a coroa na construção das hierarquias sociais: O Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. P. 462-463.

Recife não se apresentavam mais como meros portos de entrada para pessoas acometidas pela febre do ouro, expandindo igualmente seus alcances em relação aos mercados internos para produtos europeus e escravos africanos”²⁵¹.

Essa nova configuração social que insere os homens de negócio na elite, trará junto a si uma remodelagem nos equilíbrios sociais que foram construídos ao longo da colonização. O que por ventura irá acarretar uma série de disputas entre os grupos que compunham esta elite, de um lado a nobreza da terra, elite tradicional e histórica, do outro os homens de negócio, elite mercantil indispensável para a execução das reformas empreendidas pelo governo pombalino. O papel da Coroa nesse interim será o de mediar os interesses e apaziguar os conflitos, agindo no sentido de garantir o funcionamento do sistema²⁵².

A dinâmica do comércio em Pernambuco durante o período estudado é complexa. De um lado temos um grupo mercantil já bem estabelecido e detentor de amplo capital, do outro lado, temos a implementação na segunda metade do XVIII, de dois organismos reguladores do comércio colonial, a Mesa de Inspeção²⁵³ e a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Instituições criadas pela metrópole com o objetivo de assegurar maior controle sobre a circulação de riquezas dentro do Império Português, canalizando-as para o Reino.

Uma contradição notória se estabelece entre os interesses reais e os interesses coloniais. Segundo a documentação trabalhada e os recentes estudos sobre administração portuguesa no Ultramar, percebemos que em Pernambuco também se desenvolveu o processo de aparelhação das instituições administrativas ao atendimento dos interesses locais²⁵⁴. Longos anos de autonomia das elites de Pernambuco, de práticas de direito oriundas de questões específicas do cotidiano da Capitania, de formas de realizar a riqueza no âmbito do local, promoveram como era de se esperar, múltiplas reações.

No bojo destas questões, o contrabando, como estratégia de se esquivar do controle imposto pela Coroa, ganha força. Começamos então a tratar sobre o contrabando de caixas de açúcar, um dos produtos mais descaminhados do período. Muitos senhores de engenho se

²⁵¹ WOOD-RUSSEL, A.J.R. Centros e periferias no Mundo Luso-Brasileiro, 1500-1808. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, vol. 18 n. 36, 1998. P. 29.

²⁵² SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Op. Cit. P. 462.

²⁵³ A mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco é criado em Pernambuco no ano de 1752, a instituição reguladora tinha como prerrogativa controlar a qualidade do açúcar e do tabaco produzidos e comercializados na capitania, evitar fraudes e contrabandos, agindo ainda na fiscalização e fixação dos preços, bem como, atuar no sentido de aumentar a cultura do açúcar na capitania.

²⁵⁴ SOUZA, George F. Cabral de. O rosto e a máscara: estratégias de oposição da Câmara do Recife à política pombalina. **Actas do Congresso Internacional: Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades**. Lisboa, 2005. P. 4.

arriscaram em transações de venda direta de suas safras a comerciantes baianos. Esses produtores certamente se sentiam vexados em seus negócios com a empresa, já que, por muitas vezes, a direção da Companhia se negava a pagar o preço estabelecido pela Mesa de Inspeção, bem como pagar os subsídios sobre o produto que eram de sua responsabilidade. O contrabando com a Bahia além de dirimir os prejuízos desse grupo, tinha a vantagem de ser a feito a dinheiro e não a crédito, fazendas ou letras como costumava fazer a Companhia, prática que foi arduamente criticada pelos senhores de engenho ao longo do monopólio daquela empresa.

Diversas são as ocorrências encontradas na documentação que fundamentam nossa afirmação. O contrabando de açúcar era tão notório e público que no ano de 1780, o contratador do subsídio de açúcar de Pernambuco, pediu auxilio de tropas pagas ao governador para que seus prejuízos fossem dirimidos. Segundo o contratador, ele experimentava muitos prejuízos no dito contrato, pois da Bahia vinham muitos barcos “a esta capitania carregar efeitos para aquela cidade” ²⁵⁵. Afirmando o mesmo que já haviam saído naquele tempo de Pernambuco para Bahia “quatro sumacas carregadas, além de uma que naufragou” ²⁵⁶.

Ainda no mesmo ofício, o governador José Cesar de Meneses afirma ter atendido ao requerimento do contratador lhe concedendo “24 soldados e um cabo, os quais seguiram para a vila das Alagoas a fim de evitar os extravios do açúcar” ²⁵⁷. Chegando a Ilha de Santo Aleixo, foram informados sobre duas sumacas que praticavam o pernicioso comércio, uma das embarcações “com muita presteza” conseguiu fugir, só sendo possível capturar a outra. Esta outra embarcação tinha por mestre Manoel Pavão “aquele celebre Pavão que se tem feito conhecido pelo exercício de extraviador de açúcares desta capitania para Bahia” ²⁵⁸, que aparece referenciado acima, na tabela 1.

De fato o nome do piloto Manoel Pavão aparecerá em outro ofício um ano antes, quando o Ouvidor das Alagoas, Comarca anexa a Pernambuco, irá relatar ao governador José Cesar de Meneses, sobre a audácia praticada pelos mestres de embarcações e suas companhias que se dedicavam ao comércio descaminhado, dando destaque naquela situação para a figura

²⁵⁵ AHU – PE Cx. 137 D. 10197.

²⁵⁶ Idem.

²⁵⁷ Idem.

²⁵⁸ Idem.

de Pavão. O mestre acabou sendo preso naquela ocasião e condenado a pagar pena na cadeia de Recife pelo crime de “extraviador de efeitos para fora desta capitania”²⁵⁹.

Segundo a devassa tirada pelas autoridades, Pavão era um sujeito de 44 anos, casado, branco, natural da Ilha de San Miguel e que “vivia de andar embarcado por mestre de sumacas”²⁶⁰. Há dois anos se encontrava empregado no posto de mestre da sumaca apreendida e durante este tempo fez nela seis viagens. Sendo quatro viagens para as Alagoas, aportando em Jaraguá e duas viagens a Cururipe, lugares do governo da capitania de Pernambuco. No processo também consta que o mestre carregara durante essas seis viagens 90 caixas de açúcar, bem como madeiras que foram desembarcadas as primeiras levadas no Trapiche de Maciel (Bahia) e a última a bordo de um navio no porto da Bahia, estratégia utilizada pelo piloto para fugir da fiscalização que o governador baiano estava promovendo na ocasião.

Quando da “tomadia da sumaca” em que era mestre, a dita estava carregada com dez caixas de açúcar²⁶¹, que segundo Pavão seriam levadas a Bahia, mas antes ele pretendia fazer uma parada no porto de Cururipe, a fim de, carregar madeiras. O caso de Pavão não foi exceção, em nosso acervo contamos com outros documentos em que mestres ou marinheiros destas sumacas acabam sendo detidos e se inicia processo investigativo para posterior julgamento, esse tipo de documento atesta como este ramo potencialmente ilegal do mercadejar acabou se tornando meio de vida para uma parcela significativa de indivíduos, que engendrados em suas teias faziam da ilicitude rotina. Como no caso de Pavão que como era sabido pelas autoridades reais “há anos se ocupa” do exercício de extraviador.

Muitos foram os ofícios trocados entre as autoridades pernambucanas e a Corte a respeito das medidas para tentar evitar o grande extravio de açúcar durante o período. Em ofício do ano de 1778, por exemplo, o governador José Cesar de Meneses se queixará da “escandalosa relaxação com que nesta capitania se estão fazendo os maiores contrabandos e extravios de açúcar e outros gêneros”²⁶² que tinham como destino “o porto da Bahia e outros do continente da América”²⁶³. Para continuarmos no ano de 1778, em ofício enviado ao Reino pelo ouvidor da Comarca das Alagoas, este irá afirmar que na praia da Barra-Grande haviam cerca de 100 caixas de açúcar apreendidas a diversos comerciantes, que a direção da

²⁵⁹ AHU – PE Cx. 133 D. 10012.

²⁶⁰ Idem.

²⁶¹ O número baixo de caixas é explicado por ainda não haver se completado o embarque de toda a mercadoria no momento da apreensão.

²⁶² AHU – PE, Cx. 131, D. 9892.

²⁶³ Idem.

Companhia deveria “mandar conduzir sem perda de tempo por seu proveito” ²⁶⁴, já que as mesmas estavam mal condicionadas e corriam o risco de se estragar.

Em outro ofício em que trata do mesmo tema, o ouvidor dá detalhes sobre os descaminhos de açúcar realizados através da Ilha de Santo Aleixo e da freguesia de Una, relatando a ousadia desses grupos que se utilizavam de diversas artimanhas para se verem livres dos embaraços causados no caso de apreensão. Afirma o oficial que os grupos envolvidos naquele tipo de comércio estavam “cada vez mais animados e atrevidos, procuram a saída dos efeitos por todos os modos, e artes e força, pois já se preparam armados e associados para resistirem” ²⁶⁵. A audácia destes homens era tamanha que por vezes mesmo após a apreensão de seus barcos e caixas de açúcar, se empenhavam de todos os modos para recuperar as mercadorias ou simplesmente fugir da tutela das autoridades, como podemos perceber em dois casos relatados pelo mesmo ouvidor da Comarca de Alagoas.

O primeiro diz respeito a uma sumaca de invocação Nossa Senhora do Rosário Flor de São Miguel, de quem era dono um comerciante na Bahia. Ao entrar no porto de Barra Grande, a sumaca passou por fiscalização do meirinho geral da correição, que lhe apreendeu doze caixas de açúcar ²⁶⁶, bem como, por medida de precaução e seguindo as ordens do ouvidor lhe foi retirado o leme e colocado em poder de um morador da praia vizinha. O ouvidor durante este processo, prontamente fez expedir ordem para o procurador da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba por em arrecadação as caixas de açúcar apreendidas. No entanto, a astúcia dos contrabandistas era tanta que “em noite de 3 de abril precedente o mestre e a maior parte de sua companhia vieram a terra e violentamente arrancaram o leme e conduzindo-o a bordo levantaram âncora” ²⁶⁷ de acordo com o ouvidor seguiram para a “Ilha de Santo Aleixo: porto livre e seguro destes levantados” ²⁶⁸.

O segundo caso relatado é ainda de maior atrevimento. Duas sumacas pertencentes a comerciantes da Praça pernambucana ambas com despacho para Bahia deram fundo no porto de Santo Antônio Grande. Passando pela fiscalização, se apreendeu junto a primeira sumaca 30 caixas de açúcar, já a segunda “se achava em lastro” ²⁶⁹, ou seja, estava naquele momento sem mercadorias. Na tentativa de se prevenir possíveis fugas, as autoridades retiraram os

²⁶⁴ AHU – AL, Cx. 3, D.220.

²⁶⁵ AHU – PE, Cx. 133, D. 10012.

²⁶⁶ O número baixo de caixas é explicado por ainda não haver se completado o embarque de toda a mercadoria no momento da apreensão.

²⁶⁷ AHU – PE, Cx. 133, D. 10012.

²⁶⁸ Idem.

²⁶⁹ Idem.

panos das velas das duas embarcações e mais uma vez foi comunicado a Companhia a apreensão das duas embarcações.

O mestre da segunda embarcação requereu diversas vezes autorização para carregar em Pernambuco “e por que se obrigou a dar fiança, o procurador da Companhia nesta fé lhe baldeou para a sumaca as 30 caixas apreendidas na outra” ²⁷⁰, no entanto, antes que se concluísse a carga o mestre e o restante dos marinheiros foram a terra e arrombaram a casa do depósito “donde sacaram o pano que conduzido a bordo e acabado de carregar com caixas dos contrabandistas deram a vela para a cidade da Bahia” ²⁷¹ tudo isto ocorreu durante a noite, agindo o grupo sem ser percebido.

Em ofício também do ano de 1778, da Junta da Companhia em Portugal enviada ao governo de Pernambuco, é relatado caso de semelhante audácia. Afirma a Junta que estando duas sumacas no Cabo de Agostinho em Pernambuco, carregando caixas de açúcar e outros efeitos, foi o Guarda Mor da praça até elas fazer a apreensão do dito material, no entanto, o mestre da primeira sumaca em que entrou o Guarda “não só o resistiu” ²⁷² a apreensão como também após içar a vela da embarcação quis lançar o Guarda Mor ao mar o que só não fez “por compaixão” ²⁷³, o mandando lançar em terra.

Neste mesmo documento é relatada outra artimanha utilizada pelos contraventores. Nele é narrado, que sendo apreendido um barco que tinha como porto de origem a Bahia, carregado com 37 caixas, um feixe e um cunhete de açúcar, e mais 126 couros salgados, na embarcação foram encontrados “dois despachos, um de madeira para a dita cidade e outro para o caso de ser apreendido dizer que trazia os ditos efeitos para Pernambuco” ²⁷⁴. O mestre desta embarcação segundo as autoridades era um contrabandista experiente, no mesmo ano segundo consta no documento, o tal mestre havia desembarcado perto da praia de Maria de Farinha em Pernambuco “fazendas e escravos” ²⁷⁵.

Parece que a fuga da tripulação após a apreensão não era coisa rara, pois encontramos em 1769, relato do governador de Pernambuco a época o Conde de Povolide, afirmando que havia expedido ordens para que se apreendesse uma sumaca que estava no porto de Camaragibe carregando caixas de açúcar, enviando para tal serviço o Porta Bandeira Francisco de Oliveira. Chegando ao local, o oficial fez o sequestro da embarcação que no

²⁷⁰ Idem.

²⁷¹ Idem.

²⁷² AHU – PE, Cx.128, D. 9737.

²⁷³ Idem.

²⁷⁴ Idem.

²⁷⁵ Idem.

momento da apreensão estava carregada com 18 caixas e dois feixos de açúcar ²⁷⁶, e prendeu na mesma ocasião o mestre da embarcação o senhor José dos Santos.

No entanto por “descuido” ou “malícia” dos sentinelas que faziam a guarda do preso, este conseguiu escapar, indo até sua sumaca e empreendendo fuga. Porém, “ao sair da baía pela perturbação que lhe causava a fuga deram em uns recifes de pedras” ²⁷⁷. Mesmo assim a tripulação conseguiu fugir utilizando as lanchas da embarcação, “tomando o caminho da Bahia, fugitivos” ²⁷⁸. Os oficiais régios envolvidos no caso tentaram ainda ir atrás da tripulação, mas não foi possível “por irem já mui avançados na retirada” ²⁷⁹, ficando para trás apenas um marinheiro “que cansou no caminho” ²⁸⁰ e que foi levado para a cadeia da vila.

Por vezes, os contrabandos de açúcar e de outros gêneros entre as capitanias de Bahia e Pernambuco irão gerar certo conflito entre as autoridades das capitanias vizinhas, que ao que a documentação tem nos mostrado usualmente discordavam sobre a questão dos limites territoriais e fiscais, circunstâncias e locais que caracterizavam o contrabando. Devemos levar em conta que as situações de mercado de Bahia e Pernambuco a época, eram bastante distintas, pois mesmo tendo sido capital da colônia até o ano de 1763, e importante praça comercial durante o XVIII, a Bahia não contava com uma companhia monopolizadora tendo como instituição fiscalizadora apenas uma Mesa de Inspeção ²⁸¹. Dessa forma, não estava a Bahia sujeita as regulamentações e restrições comerciais impostas a Pernambuco e suas anexas.

Vejamos com maiores detalhes o caso da sumaca Nossa Senhora da Conceição Santo Antônio e Almas, conhecida com a “escorrega”, que foi uma dessas ocorrências envolvendo controvérsias entre as autoridades de Bahia e de Pernambuco arrolada por nós. O imbróglio começa com a apreensão da embarcação no dia dois de abril de 1780 quando o então governador da capitania pernambucana, José Cesar de Meneses, após receber denúncia do Intendente da Companhia Geral, acerca de uma sumaca vinda da Bahia que estava ancorada

²⁷⁶ O número baixo de caixas é explicado por ainda não haver se completado o embarque de toda a mercadoria no momento da apreensão.

²⁷⁷ AHU – PE, Cx. 107, D. 8284.

²⁷⁸ Idem.

²⁷⁹ Idem.

²⁸⁰ Idem.

²⁸¹ Sobre isto ver: KIRSCHNER, Tereza Cristina. A administração portuguesa no espaço atlântico: a Mesa da Inspeção da Bahia (1751-1808). **Actas do Congresso Internacional: Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades**. Lisboa, 2005. P. 1.

no distrito de Goiana a carregar caixas de açúcar, envia um tenente e oito soldados de tropas pagas ao local para fazer a apreensão e tomar as providências cabíveis ²⁸².

Após a apreensão a embarcação que pertencia ao negociante baiano Antônio José Roberto, é enviada para a Vila de Recife onde José Cesar solicita que o juiz de fora do local faça inventário de toda a carga confiscada. Depois desse primeiro passo as caixas de açúcar encontradas na embarcação são avaliadas pelo presidente da Mesa de Inspeção do Açúcar e Tabaco e por fim a carga completa é enviada para os depósitos da Companhia Geral, que seria depositária da mesma até o momento da decisão real. No momento da apreensão, a sumaca estava carregada com 81 caixas de açúcar, escravos, cunhetes, feixos de açúcar e outras miudezas como “um barril de mel, latas de tabaco, duas peças de cetim azul com flores brancas” ²⁸³, a lista de “miudezas” é grande assim como a confusão gerada pelo caso.

A carga retida era significativa, o inventário expõe que as mercadorias pertenciam a carregadores diversos, o que irá dificultar a identificação destes homens, além disso, esta tarefa se tornava mais complicada, “por costumar ser aqueles homens sertanejos que dela vem de partes muito remotas, a comprar fazendas para andarem mascateando pelos dilatados sertões deste continente” ²⁸⁴. As autoridades locais, não foram capazes de reconhecer todas as marcas inseridas nos produtos, e nem o dono da embarcação se demonstrou interessado em colaborar.

Destacamos, que a sumaca também estava transportando passageiros que levavam consigo cargas particulares, este fato intrinsecou ainda mais o processo, pois se fez necessário separar e inventariar estes volumes também. Os produtos e mercadorias transportados por aquelas pessoas eram diversos. A lista incluía artigos como couros, farinha, manteiga, armas, somas em dinheiro entre outros. Alertamos também para a presença de carga humana, o capitão Gabriel Alvarez Lima, por exemplo, levava “17 escravos novos, a saber, 9 fêmeas e 8 machos” ²⁸⁵ outro viajante, o Sr. Antônio Pereira de Melo carregava “7 escravos novos e um ladino” ²⁸⁶, além destes dois exemplos, no momento da apreensão outros passageiros também transportavam na “escorrega” seus escravos particulares.

Respondendo ao primeiro contato do governador pernambucano, o Conselho Ultramarino em 9 de julho de 1780, aprova suas ações e demandam que toda a carga fosse

²⁸² AHU- PE, Cx. 136, D. 10147.

²⁸³ AHU- PE, Cx. 137, D.10234.

²⁸⁴ AHU- BA, Cx. 181 D. 13481.

²⁸⁵ AHU- PE, Cx. 136, D. 10147.

²⁸⁶ Idem.

transferida para posse do desembargador intendente geral dos contrabandos até que a devassa iniciada na Bahia estive concluída. Paralelamente a devassa baiana, José Cesar lança instruções para que o ouvidor da Paraíba instaure na comarca também uma devassa para averiguar o caso. Neste interim, o dono da embarcação, o Sr. Antônio José Roberto, solicita ao governador que a sumaca lhe fosse devolvida, para que ele não amargasse tantas perdas com a embarcação parada. O pedido é atendido mediante pagamento da quantia de um conto e vinte e cinco mil reis, segurado por “fiadores idôneos” da praça. Vale ressaltar que junto ao valor da embarcação se acresceu o valor de quatro escravos “a ela pertencentes”²⁸⁷.

Não temos conhecimento a respeito da devassa iniciada pelo ouvidor da Paraíba, nem mesmo se em algum momento ela chegou a se realizar²⁸⁸. Já sobre a devassa ocorrida na Bahia possuímos maiores detalhes. A embarcação que tinha como mestre no momento da apreensão, Joaquim Antônio, recebeu guia autorizando sua partida de Salvador em lastro, isto é sem mercadorias. Durante o período de averiguação da situação, o dono da sumaca foi preso, no entanto, antes que se fosse decidido sobre os rumos do processo o mesmo pagou fiança e foi liberado²⁸⁹.

Durante o processo de devassa foi lavrado um libelo acusatório culpando o réu pelo crime de contrabando. Os ministros que cuidaram do caso afirmavam neste documento que Antônio José Roberto teria despachado a “escorrega” em lastro “para vila de Goiana com o pretexto de ir conduzir efeitos para esta cidade”²⁹⁰, por isso, teria o acusado conseguido junto à alfândega passaporte e os despachos necessários²⁹¹. No entanto, durante a análise do caso parece claro para os ministros que o dono da embarcação havia agido “com dolo manifesto”, pois “fizera navegar por aquele mesmo tempo, a dita sumaca carregada de escravos, fazendas, caixas de açúcar, feixes, cunhetes e outras miudezas”²⁹² das quais não possuía as guias nem os despachos necessários.

Os ministros também afirmam que o porto de Goiana fazia parte da área monopolizada pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, logo “não podia o réu nem devia fazer conduzir”²⁹³ da Bahia para lá as mercadorias encontradas a bordo da sumaca. Este fato era de

²⁸⁷ AHU – PE, Cx. 137, D. 10234.

²⁸⁸ Até o momento só foi possível localizar nos arquivos documentos que atestam a ordem dada pelo governador José Cesar de Meneses ao Ouvidor da Paraíba, no entanto, não sabemos se esta foi atendida nem o que dela se apurou.

²⁸⁹ AHU- BA, Cx. 181 D. 13481.

²⁹⁰ Idem.

²⁹¹ Idem.

²⁹² Idem.

²⁹³ Idem.

conhecimento geral, pois existiam “muitas ordens expedidas sobre a mesma proibição”, por isso, Antônio José Roberto estava “incurso nas penas de perdimento (das mercadorias) e as mais estabelecidas ao mesmo respeito pelo foral da alfândega enquanto aos ditos despachos e direitos que se deveriam pagar”²⁹⁴.

Fica evidente na documentação que o comerciante baiano era um homem articulado e que possuía bons contatos, dessa forma o mesmo recorre do libelo acusatório expedido a princípio. Sua defesa se centrou em três pontos. O primeiro deles afirmava que era costume amplamente praticado, principalmente no caso de sumacas, despacharem em lastro e depois receberem mercadorias. O réu afirmou que as guias de tais produtos não eram tiradas, pois, “era costume praticado por todos não levarem guias das fazendas carregadas para os sertões e lugares onde não há alfândegas”²⁹⁵, e declarou ainda que “não há proibição alguma de carregar fazendas, e outros efeitos”²⁹⁶ para os sertões, já que, estes já tinham pago os direitos fazendários nos seus portos de origem, por isso “a todos era permitida essa liberdade”²⁹⁷.

Cabe destacar que no seu discurso de defesa o réu insiste em frisar que o porto de Goiana, era um porto sertanejo, logo não sujeito ao monopólio comercial praticado pela Companhia Geral. Muito provavelmente Antônio José Roberto, sabia que os limites de ação da empresa não se estendiam as terras dos sertões. No entanto, é curioso observar que ainda em sua defesa o acusado irá afirmar ter recebido notícia de “pessoas fidedignas de Pernambuco”²⁹⁸ que a Companhia estava extinta e que por isso se animou em carregar sua embarcação para a capitania de Pernambuco. Também declarou a seu favor que quando ficou sabendo que a empresa ainda existia, não vendeu as mercadorias na capitania pernambucana, logo não teria cometido o crime de contrabando.

Ora, os discursos se não contraditórios ao menos são incongruentes, em primeiro lugar afirmou o negociante que aquele tipo de comércio, praticado nos “sertões” era livre a todos, depois declarou não ter vendido suas mercadorias em Goiana para não ofender o monopólio da Companhia Geral. Muito provavelmente Antônio José Roberto, na tentativa de obter

²⁹⁴ Idem; Sobre funcionamento, administração e regulamento da Alfândega de Pernambuco no século XVIII, consultar: OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. **A Alfândega de Pernambuco: história, conflitos e tributação no Porto do Recife (1711-1738)**. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016.

²⁹⁵ AHU - BA, Cx. 181 D. 1348.

²⁹⁶ Idem.

²⁹⁷ Idem.

²⁹⁸ Idem.

absolvição a todo custo se utiliza das duas fórmulas, de forma que, se a primeira falhasse ainda ficava o réu resguardado de não ter praticado descaminhos da Real Fazenda.

Outro ponto explorado pelos advogados do acusado em sua defesa, diz respeito ao fato de que o Procurador Geral da Companhia, o senhor Manoel José de Carvalho, não reclamou durante o processo de construção da devassa, os direitos devidos da empresa no caso, mesmo que este pedido tenha sido feito pelos ministros que julgaram a situação. Não, sabemos se por omissão, por conluio ou mesmo por não acreditar ter se cometido no caso o crime de contrabando, o procurador nada declara a favor da empresa.

No entanto, é interessante analisarmos o comportamento do procurador tendo em vista, o principal e último argumento utilizado pelo réu para se ver livre das acusações de contrabando e descaminhos. Afirmara Antônio José Roberto, que “a maior parte das caixas de açúcar” ²⁹⁹ carregadas pela sumaca “iam a entregar a Francisco José de Fonseca” ³⁰⁰, nada mais nada menos que o próprio tesoureiro da Companhia Geral, e os demais efeitos seriam entregues “a diversas pessoas e negociantes, todos moradores na Vila do Recife” ³⁰¹. De acordo com o dono da embarcação, esta informação estava contida nos cadernos que transportava e posteriormente na relação da carga feita pelo escrivão da Conservatória da Companhia, onde era possível observar que “toda a referida carga era pertencente a pessoas daquele continente” ³⁰².

A defesa do réu parece ter surtido efeito, já que, Antônio José Roberto foi condenando apenas “no perdimento das fazendas achadas a bordo da sumaca” ³⁰³, isto porque segundo os ministros julgaram, o costume de não transportar guias das fazendas transportadas aos pequenos portos que não contavam com aparato alfandegário, eram “verdadeiramente abusos e transgressões das reais ordens” ³⁰⁴. Uma vez que, era sabido que tirar as guias era necessário não só para legitimar as descargas dos produtos nos seus portos de destino, mas também para que fosse possível identificar em qualquer parte que “tiveram despachos de entrada na Alfândega e pagaram então os devidos direitos” ³⁰⁵.

Fora isso, o réu é absolvido de todas as acusações contidas no Libelo acusatório, inclusive do crime de contrabando. Além da perda das fazendas, ao acusado é ordenado o

²⁹⁹ Idem.

³⁰⁰ Idem.

³⁰¹ Idem.

³⁰² Idem.

³⁰³ Idem.

³⁰⁴ Idem.

³⁰⁵ Idem.

pagamento das custas do processo ³⁰⁶. Pelo que podemos entender através da leitura do documento, os escravos transportados no momento da apreensão não foram apreendidos pela Real Fazenda, provavelmente os ministros aceitaram a defesa do réu sobre esta matéria que alegava baseado em carta régia de 30 de junho de 1766 e Alvará de 3 de março de 1770, que “se não devem direitos de saída de escravos, levados para as lavouras e demais serviços das terras dos recôncavos e sertões” ³⁰⁷.

A sentença inicial é contestada pelo réu, em sua defesa irá afirmar que as fazendas que estavam sem as devidas guias foram todas compradas a “Manoel Durães Sampaio, o qual a despachara na alfândega e que se achavam seladas” ³⁰⁸. Segundo o comerciante baiano, esta informação foi omitida na relação das fazendas feita no ato da apreensão. No entanto, a reconsideração não é aceita pelos ministros, fica então decidido que “cumpra-se a sentença embargada” e que o réu arque com as custas do processo ³⁰⁹.

Pelo exposto até o momento, pode-se perceber como a devassa feita na Bahia acaba por contrariar a apreensão feita pelo governador Pernambucano, e as demais autoridades régias da capitania que primeiro averiguaram o caso, e ao que demonstra a documentação pareciam não ter dúvidas quanto à existência da prática do contrabando no caso da “escorrega”, uma vez que, Goiana fazia parte do governo de Pernambuco, onde a Companhia Geral exercia seu monopólio desde 1759.

A contrariedade de opiniões das autoridades é notória. Em ofício enviado ao Reino em três de outubro de 1780, onde trata sobre as providências tomadas localmente a respeito do caso, José Cesar de Meneses afirma ter dado ordens ao ouvidor da Comarca da Paraíba para que se achem “os culpados *no contrabando* da referida sumaca” ³¹⁰. Após a devassa realizada na Bahia em 1781, sobre a situação da “escorrega”, irá o governador baiano o Marquês de Valença, concluir que “pela sentença proferida contra esse réu (Antônio José Roberto) se conhece bem a razão porque *não tiveram* descaminhos os reais direitos” ³¹¹.

Como já dito anteriormente, os conflitos entre as autoridades das duas capitanias não eram raros. No ano de 1778, por exemplo, o governador pernambucano se queixará dos

³⁰⁶ De acordo com as ordenações Filipinas em: Livro III, Título LXVII, quando proferida a sentença final em qualquer tipo de caso de todas as qualidades, o juiz deveria condenar pelo menos no pagamento das custas do processo o réu, nos casos onde o réu era absolvido o autor do processo deveria arcar com esse custo.

³⁰⁷ Idem.

³⁰⁸ Idem.

³⁰⁹ Idem.

³¹⁰ AHU - PE, Cx. 138, D. 10248.

³¹¹ AHU - BA, Cx. 138, D. 10248.

procedimentos adotados pelo administrador da Companhia Geral, que por motivo desconhecido se encontrava na Bahia. José Cesar de Meneses fará sérias denúncias contra o comportamento do administrador, segundo o mesmo “o administrador da Companhia Geral que está na Bahia” onde afirmava o governador não possuir jurisdição “não cumpre como deve as suas obrigações nem cuida com verdadeiro zelo nos interesses da companhia” ³¹².

O governador ainda afirmará que “só o administrador da Bahia é que pode com pouco custo evitar a continuação dos contrabandos e extravios dos gêneros desta capitania” ³¹³. José Cesar acusava o administrador de não ter interesse em acabar com os contrabandos, visto que, para ele a medida mais eficaz para seu combate era o de não permitir a entrada na capitania baiana dos barcos que saiam ilegalmente de Pernambuco, ação que segundo o governador não desempenhava o tal administrador ³¹⁴.

Em ofício do ano posterior a questão da falta de jurisdição na Bahia voltará a tona. Segundo José Cesar, o governo da Bahia andava em grande relaxação no combate aos contrabandos, e ao invés de conter as ilicitudes, agia em sentido oposto “autorizando-se a introdução dos escravos que para ela se transportam da dita cidade (Recife)” ³¹⁵. Neste documento, como anexo, encontra-se guia autorizada pelo governador da Bahia a época, Manoel da Cunha Meneses, permitindo que um comerciante baiano transportasse para Pernambuco vinte seis escravos e quatorze escravas. Ação totalmente proibida pelos estatutos da Companhia.

É patente o desinteresse das autoridades baianas em repreender tais atos. O que não podemos afirmar com total certeza é se tal desinteresse estava relacionado aos ganhos oriundos daquele tipo de comércio para a capitania soteropolitana, ou se realmente os agentes régios baianos acreditavam que aquelas negociações eram de fato legais. Nosso palpite baseado na pesquisa exaustiva aos documentos nos leva a crer que fosse um pouco das duas coisas. Trataremos sobre o envolvimento de autoridades reais nos contrabandos no próximo capítulo.

Retomando a análise do processo da “escorrega”, conseguimos identificar dentro do acervo dos avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino para Pernambuco, uma carta do réu cerca de quatro meses após a finalização da devassa, recorrendo de sua sentença. Vale ressaltar que nesse momento, ano de 1781, o monopólio comercial da Companhia Geral havia

³¹² AHU- PE, Cx. 131 D. 9892.

³¹³ Idem.

³¹⁴ Idem.

³¹⁵ AHU- PE, Cx. 132 D.9955.

sido extinto. Neste documento, Antônio José Roberto solicita que seja devolvida sua sumaca com a respectiva carga, que lhe foi “injustamente apreendida no porto de Goiana” ³¹⁶ e da qual ele estava “apartado há ano e meio” ³¹⁷.

O pedido feito pelo comerciante se respalda na sentença positiva que o mesmo havia conseguido junto aos ministros responsáveis pela devassa na capitania da Bahia que julgaram na ocasião “mal feita a tomada” realizada pelo governador pernambucano. A carta é extensa e reúne cópias de outros documentos relativos ao caso, o que torna um pouco confusa a narrativa, no entanto, nos oferece informações preciosas, como, por exemplo, a indicação de que Antônio José Roberto viajou ao Reino para recorrer da sentença, pois afirma o mesmo que na Bahia já havia obtido sentença favorável e “no transporte a esta corte onde há dois meses e meio (estou) como forasteiro diligenciando chegar a real presença de V. Majestade” ³¹⁸ continua afirmando se antepor a sua Majestade “pedindo somente justiça” ³¹⁹.

Recorria então o comerciante baiano por obter de volta suas caixas de açúcares, couros e solas que estavam retidos nos armazéns da “extinta Companhia”, em virtude dos muitos “prejuízos que tem sentindo” ³²⁰ além da carga principal que estava em posse da Companhia, existia também uma caixa carregada de fazendas sob os cuidados do Superintendente Geral dos contrabandos. Antônio José Roberto, também irá pleitear a devolução deste conteúdo. Segundo o mesmo, a caixa continha “uma insignificante porção de fazenda” ³²¹, que os ministros haviam se esquecido de julgar e por isso a mercadoria continuava apreendida a favor da Fazenda Real. O argumento utilizado por Antônio José Roberto na apelação será o mesmo aplicado durante o processo de devassa, onde afirma não ser costumeiro levar guias de fazendas para “portos onde não há alfândega” ³²².

Sobre o conteúdo existente na caixa, irá afirmar o comerciante que todas as mercadorias contidas nela foram “despachadas e seladas pela alfândega da Bahia”, no entanto, a relação que dela consta em dois documentos que tratam sobre o caso, contestam essa versão. Como podemos ver a seguir:

³¹⁶ AHU- PE, Cx. 0142, D. 10475.

³¹⁷ Idem.

³¹⁸ Idem.

³¹⁹ Idem.

³²⁰ Idem.

³²¹ Idem.

³²² Idem.

Lista 1 – Fazendas encontradas na caixa

RELAÇÃO DAS FAZENDAS CONTIDAS NA CAIXA	
Duas peças de cetim azul claro com flores brancas caixa da fábrica (real) – 101 côvados com armas reais de tinta preta – <i>sem selo</i>	
Duas peças de camelões listrados – 80 côvados - <i>com selo</i> da alfândega da Bahia	
Sete peças de chitas encarnadas do norte – 170 fardas - seis peças <i>com selo</i> da alfândega da Bahia e uma <i>sem selo</i>	
Sete peças da costa - 147 jardas - <i>com selo</i> da alfândega da Bahia	
Um retalho de riscado de linho - seis côvados - <i>sem selo</i>	
Cinco pares de meias de algodão velhas	
Um lençol de Hamburgo	
Três sacos	
Duas camisas de estopa velhas	
Uma toalha de Hamburgo velha	
Um calção de “duraque”	
Um atadouro	
Duas guarnições de camisa de caça	
Uma caixa de papel	
Três navalhas de barba	
Uma pedra de afiar	

Um estojo de baeta
Uma garrafa vazia

Fonte: AHU- PE, Cx. 0142, D. 10475; AHU- PE, Cx. 137, D.10234.

Como podemos observar a tal caixa, continha além de umas poucas fazendas produtos para uso pessoal, alguns já bastante utilizados. No entanto, desses poucos tecidos, nem todos apresentavam os devidos selos reais, muito provavelmente por este motivo a carga permaneceu apreendida. A apelação enfática de Antônio José Roberto, pela devolução daquele conteúdo que ele mesmo declara como “insignificante resto de fazendas”³²³, pode nos parecer em um primeiro momento estranha, mas devemos lembrar que durante todo o desenrolar do caso o comerciante teve muitos prejuízos, já que, além de perder seus produtos ainda teve que pagar as custas do processo.

Além disso, devemos ter em foco que a aquisição e uso de produtos pessoais no século XVIII se dava de maneira bem distinta dos moldes contemporâneos. A vida útil de peças de roupa, por exemplo, era bastante extensa, portanto apesar de “velhas” as vestimentas poderiam continuar a ser utilizadas ainda por um bom tempo. Outros objetos como sacos, navalhas, garrafa, toalhas, lençóis etc., também possuíam existência longa, sendo utilizados ao longo de toda a vida. Até o momento não conseguimos mapear junto ao nosso conjunto documental a resposta do Reino a este pedido, portanto não temos certeza se ele foi atendido.

Além de revelar aspectos da dinâmica comercial entre Pernambuco e Bahia durante a segunda metade do século XVIII, o caso da “escorrega” demonstra as disputas de poder envolvendo as autoridades das capitanias vizinhas, resultado de um quadro de sobreposição de jurisdições comum em toda a América Portuguesa. De acordo com a documentação, a capitania baiana parece ter saído “vencedora” nesta competição de conflitos de interesses, uma vez que, apesar dos esforços empreendidos pelas autoridades pernambucanas no caso, que pareciam estar seguros sobre a existência do crime de contrabando na ocorrência, e que foram responsáveis pela apreensão, catalogação da carga, informe sobre a situação para a Coroa e primeiras investigações, a decisão final ficou cingida aos ministros baianos. Ministros esses que ao julgarem posteriormente o caso acabaram por inocentar o réu do crime de contrabando.

³²³ Idem.

O contrabando de couros, solas e outros gêneros vindos do sertão também terá destaque junto a documentação coletada. Em ofício do ano de 1778, o governador de Pernambuco dá conta ao Reino da apreensão que fez de uma sumaca que vinda da Bahia foi capturada no Rio Grande do Norte, lugar do governo da capitania de Pernambuco. A sumaca que se chamava “Sagrada Família” ao que consta vinha da Bahia carregada de contrabandos que “estava trocando nestes portos por diversos gêneros, como fosse tabaco e couros” ³²⁴, segundo o documento depois de trocar tais produtos a sumaca iria para Bahia da Traição “carregar pau-brasil para alguns dos portos estrangeiros” ³²⁵.

O governador toma ciência do caso e envia uma tropa para apreender a embarcação. Como o piloto da mesma “andava oculto nesta praça, logo que soube do embarque da tropa partiu a dar aviso a dita sumaca” ³²⁶, assim que souberam da notícia os tripulantes da embarcação içaram as velas e tentaram fugir, no entanto, devido ao pouco vento que se fazia no momento não conseguiram seguir com a sumaca e a abandonaram no local. Parte da tripulação conseguiu escapar através das lanchas do barco e levaram consigo “algumas canastras” que acreditava o governador serem restos das fazendas de contrabando.

A sumaca foi apreendida e levada para o porto do Recife, onde foi inventariada pelo Juiz de Fora da Praça. No momento da “tomadia” a embarcação estava carregada com 1.052 arrobas de tabaco, 220 couros de boi em cabelo e 11 barris de mel. Os cinco marinheiros que não conseguiram fugir foram levados para Recife e ficaram presos na cadeia da vila, onde responderam a inquirição feita pelo mesmo Juiz de Fora, nos fornecendo maiores detalhes sobre o caso. No mesmo documento também constam algumas certidões importantes como a lista de apetrechos do barco, o auto de apreensão, termo de entrega do barco, avaliação da carga entre outros.

De maneira geral os marinheiros, que eram todos portugueses e segundos seus testemunhos novatos na tripulação daquela embarcação, irão ao longo das inquirições apresentar a mesma versão dos fatos com maiores ou menores detalhes. Testemunhavam que estando o barco aportado no Rio Grande do Norte, chegou um homem “que se dizia ser piloto do dito barco” ³²⁷, informando ao dono da sumaca, o senhor Luiz Pereira, que o barco seria apreendido e que eles buscassem fugir, porém por falta de vento não foi possível escapar e

³²⁴ AHU – PE, Cx. 129, D. 9771.

³²⁵ Idem.

³²⁶ Idem.

³²⁷ Idem.

logo “chegaram três jangadas com soldados e os fizeram conduzir a este porto (do Recife)” ³²⁸ onde foram presos.

Afirmam também que a sumaca apreendida estava naquelas paragens para carregar “fumo e couros em pelo”. São unânimes também os marinheiros em atestar que o barco naquele tempo não tinha mestre ³²⁹ e quem o conduzia era seu próprio dono Luiz Pereira, e ainda que o mesmo não havia declarado a sua tripulação o porto para onde pretendia seguir viagem, além disso, atestam os tripulantes que a carga encontrada a bordo pertencia somente ao dono da embarcação.

Os marinheiros asseguram ainda que na mesma jangada na qual o piloto veio dar a notícia da apreensão “fugiram para terra” o dono e o dito piloto, “levando consigo duas frascas vazias e uma canastra com um pouco de fazenda, resto de negócio que ele dizia tinha sido comprado a Companhia Geral” ³³⁰. Felizmente conseguimos localizar junto ao nosso conjunto documental, cerca de um mês após a apreensão da “Sagrada Família”, requerimento de seus donos pedindo que lhe fossem entregues os gêneros ou produto deles, devolvendo a embarcação e ressarcindo a ambos os danos e perdas que tiveram com a apreensão.

Fica esclarecido, pois, que a sumaca pertencia não só a Luiz Pereira, mas também a Francisco José de Melo, seu sócio. Segundo o documento os dois tinham contraído sociedade para “dos portos daquela capitania carregarem para a praça todos os gêneros e efeitos permitidos” ³³¹. Afirmam ainda que para isso conseguiram as licenças junto ao governo, para que a tal sumaca pudesse navegar para “qualquer dos mesmos portos”. No documento os donos dão detalhes sobre o roteiro de viagem seguido pela embarcação que primeiramente navegou com efeitos para Una, passando depois para Barra Grande onde “o suplicante tinha de fazer dar cumprimento as despesas [...] contra os seus devedores” ³³².

Como não encontraram em Barra Grande carga suficiente, seguiram para Barra de Catuama no Rio de Tejucupapo em Pernambuco “onde além de alguma lenha, farinha e mel, já os suplicantes tinham feito embarcar 200 arrobas de tabaco em corda e 220 couros de boi

³²⁸ Idem.

³²⁹ O marinheiro Manoel de Sousa afirma que quando entrou para tripulação, o mestre da sumaca era Alberto Vieira morador na praça do Recife, porém pouco tempo depois, o dito mestre foi servir em outra embarcação assumindo o dono da sumaca, o senhor Luiz Pereira a função do mestre.

³³⁰ AHU – PE, Cx. 129, D. 9771.

³³¹ AHU – PE, Cx. 129, D. 9792.

³³² Idem.

em cabelo”³³³, mercadorias estas que haviam sido compradas nos arrabaldes de Goiana. Segundo a versão dada pelos donos da Sagrada Família, a apreensão do barco foi motivada por uma denúncia falsa planejada por seus devedores “escandalizados da caução que se lhe fazia”³³⁴ junto com outros inimigos do suplicante, a saber: Manoel da Silva Xelas e Manoel José da Costa que se ocuparam “em lhe maquinar culpas por que o fizessem prender e satisfazer assim sua vingança”³³⁵.

Sobre a sua fuga e também a do mestre da embarcação, Luiz Pereira afirma que apesar de não ter o que recear como “o mal era certo e estava a vista, cuidaram em evita-lo”³³⁶, fugindo dessa forma, em outra jangada levando consigo apenas “o triste socorro de duas canastras com sua roupa”³³⁷. Continua afirmando que assim que a sumaca foi levada pelos soldados a Pernambuco, logo sua carga foi posta em arrecadação, mesmo que não houvesse confirmação nenhuma sobre o contrabando denunciado. Segundo o dono da embarcação ficou sabendo, a apreensão se deu devido a uma falsa denúncia de que eles “estavam carregando naquele porto de Goiana, pau-brasil para o conduzirem para as Martinicas”³³⁸, porém no momento da apreensão não foram encontradas as tais madeiras na sumaca.

Reclamam então os suplicantes que mesmo diante da incerteza da prática de contrabando e de suas súplicas e contestações, as autoridades régias deram seguimento no processo vendendo a carga do barco. Afirmam ainda que enviaram ao governador as licenças que tinham para comerciar no porto da apreensão³³⁹ como também os motivos pelos quais, havia o mestre e o dono do barco fugido na ocasião, porém não foram capazes de ir ao encontro marcado pelo governador pernambucano para esclarecimentos sobre o caso, nem o mestre nem o suplicante. O primeiro porque tinha ido “procurar sua vida e não lhe importavam os requerimentos dos suplicantes”³⁴⁰ e o segundo porque “estava na cidade da Bahia para onde tinha feito viagem no seu ofício de piloto”³⁴¹.

Continuam alegando ter sido a apreensão e arrematação feita pelo governador injusta e apelam à Rainha por justiça, pois perdendo suas fazendas “sem culpas” estavam os mesmos

³³³ Idem.

³³⁴ Idem.

³³⁵ Idem.

³³⁶ Idem.

³³⁷ Idem.

³³⁸ Idem.

³³⁹ Este e outros documentos referentes ao caso estão anexados ao requerimento enviado a Rainha.

³⁴⁰ AHU – PE, Cx. 129, D. 9792.

³⁴¹ Idem.

“na consternação de abraçarem a miséria” ³⁴², uma vez que, já não tinham meios de sustentar suas famílias muito menos de bancarem uma viagem ao Reino para implorarem “justiça e a maternal piedade” ³⁴³ da soberana. Ao longo do documento os suplicantes o tempo inteiro reforçam a máxima de que o contrabando não foi comprovado.

Também asseguram que a fuga se deu, pois quem estava comandando a jangada que foi fazer a apreensão era Manoel da Silva Xelas, inimigo que há pouco tempo “lhes tinha segurado que lhe diligenciava a perdição” ³⁴⁴. Sustentam ainda que as canastras levadas possuíam apenas roupas. Terminam pedindo que se faça justiça e lhe entreguem “todos os gêneros e efeitos apreendidos ou o seu produto”, além é claro de solicitarem que o governador devolvesse a embarcação. Não conseguimos encontrar até o momento a resposta do Reino a tal solicitação, portanto não sabemos se em algum momento ela foi atendida. O relato demonstra, mais uma vez como a definição do que poderia ser considerado contrabando era cambiante e dificultosa, como podemos ver ao longo desse trabalho, vários foram os casos onde as autoridades pernambucas fizeram apreensão e posteriormente os réus apelaram a instâncias superiores e conseguiram absolvição de suas penas.

Conseguimos mapear mais dois casos relevantes sobre o comércio de couros realizado através dos sertões que dividiam Pernambuco e Bahia que merecem ser detalhados, pois revelam detalhes preciosos sobre os circuitos de mercancia do interior ³⁴⁵. Tratam-se de dois processos crimes dirigidos à Conservatória da Companhia Geral em Lisboa. Antes de nos atermos aos casos, cabe uma ressalva para explicar brevemente como se tratavam as matérias judiciais na empresa. Quanto a questões de justiça a Companhia possuía um juízo privativo para resolução de assuntos que lhe dissessem respeito ³⁴⁶, podendo atuar “com jurisdição privativa, e inibição de todos os juízes, e tribunais, [...] em todas as causas contenciosas, em que forem autores, os réus o provedor, deputados, secretários e mais pessoas do serviço da Companhia” ³⁴⁷.

A empresa mantinha um juiz conservador em Lisboa responsável por julgar estas causas, mas as direções subalternas, como a de Pernambuco também possuíam um juiz

³⁴² Idem.

³⁴³ Idem.

³⁴⁴ Idem.

³⁴⁵ Os dois processos aqui citados são extensos e possuem etapas e procedimentos burocráticos múltiplos. Cada um contém cerca de 200 laudas com várias passagens em latim e trâmites jurídicos. Por motivos práticos optamos por fazer pequenos compilados das ocorrências, deixando claro que temos ciência sobre a impossibilidade de qualquer resumo expressar com precisão a complexidade destes casos.

³⁴⁶ JÚNIOR, Ribeiro José. **Colonização e Monopólio no nordeste brasileiro- A companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)**. São Paulo: Hucitec, 2004.P. 87-88.

³⁴⁷ Idem.

conservador nomeado pela Junta da empresa em Lisboa, que estava apto para julgar causas que envolvessem o montante de até 300\$000 reis. No entanto, os réus poderiam recorrer de toda forma a conservatória de Lisboa. Dessa forma, na maioria dos casos a apelação a conservatória da empresa em Lisboa, era o último recurso a que poderiam valer-se os réus acusados de cometer contrabando.

Estas questões eram reguladas pelo artigo 12 do documento de instituição da empresa, nele afirma-se que a Companhia era independente de todos os tribunais maiores e menores, respondendo efetivamente apenas ao Rei. Em nenhum caso era admitido que ministros ou tribunais reais se intrometessem nesta matéria. Isto porque, o capital formador da Companhia provinha de pessoas que a princípio não tinham qualquer relação com a Real Fazenda, dessa forma ficava a empresa livre para “dispor de seus próprios bens como lhe parecer mais conveniente” ³⁴⁸. Se algum tribunal ou ministro quisesse obter informações de algo concernente a administração da Companhia, era necessário solicitar tais informações a sua Junta ou as Direções subalternas, que poderiam ou não deferir tal pedido ³⁴⁹.

De acordo com José Ribeiro Júnior, a empresa possuía uma independência jurídica relativa. Já que, apesar de não estar subordinada a nenhum outro tipo de tribunal respondia a administração da Companhia imediatamente ao Rei, que era o responsável por confirmar as nomeações feitas pela sua Junta. Além disso, segundo o autor os homens nomeados para exercer a função de juízes conservadores eram em sua maioria sujeitos envolvidos na administração real, ocupando cargos na casa de suplicação ou mesmo no papel de juiz de fora ³⁵⁰.

Voltando para os casos, o primeiro tem como personagem principal o mestre sapateiro e comerciante de couros e solas, Manoel Antônio dos Santos que no ano de 1777, teve 1.032 meios de sola apreendidos pelo guarda mor da direção da Companhia, chamado João Antônio Batista. As tais solas estavam distribuídas em cinco balsas que se encontravam no momento da apreensão, quatro na Ilha do Nogueira ³⁵¹, e uma no rio do Jiquiá. Durante a ação do confisco boa parte das solas foi molhada, tornando-se mais uma pauta para reclamação do réu

³⁴⁸ Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa - Officina de Miguel Rodrigues, impressor do Eminentíssimo Cardial Patriarca, 1759. Artigo 12. Acervo: BRASILIANA - Coleção de livros sobre o Brasil. Disponível em: <http://docvirt.com/DocReader.Net/DocReader.aspx?bib=LIVROSMP&Pasta=&pesq=rio%20sao%20francisco>. Acessado em: 05/05/217.

³⁴⁹ No caso de indeferimento cabia recurso ao Rei.

³⁵⁰ JÚNIOR, Ribeiro José. Op. Cit. P. 87-88.

³⁵¹ Também conhecida como ilha da Barreta, está situada atualmente nas imediações do bairro de Brasília Teimosa no Recife. Sobre isto ver: PEREIRA, Oswaldo. **Histórias do Pina**. Fundação de Cultura do Recife, 2008.

a Conservatória lisboeta, além de afirmar não ter praticado contrabando solicitava a restituição monetária da mercadoria avariada, pois não restava dúvida “que água salgada na sola faz um grande dano e daqui resulta ou perder-se inteiramente o valor ou ficar diminuído em parte muito considerável” ³⁵² e ainda que “este contemplado prejuízo causou ao réu o acelerado procedimento do guarda mor” ³⁵³.

As cinco balsas foram apreendidas, pois existia a suspeita de que as mesmas estavam fora da barra do porto, esperando um barco que iria a Bahia transportar as solas e couros, no entanto, o barco acabou se atrasando e não partiu na data combinada. Sendo assim, a versão das autoridades era de que “as balsas estavam escondidas ao pé do Recife esperando que saísse o dito barco” ³⁵⁴, segundo consta nos autos, essa afirmação teria sido feito pelos jangadeiros que conduziam as balsas a várias testemunhas que foram inquiridas durante o processo.

Na verdade além dessas testemunhas que “ouviram dizer”, um único jangadeiro irá testemunhar contra o réu. Era ele Manoel Martins de Almeida, “homem branco, morador na rua da praia, solteiro que vive de pescador, de idade que disse ser de 47 anos” ³⁵⁵. Manoel irá afirmar que voltando ele de uma pescaria tinha encontrado quatro jangadas juntas carregadas de sola, e que na ocasião dois homens brancos dos quais ele ignorava os nomes fretaram a sua jangada para também a carregar com as solas e “esperar ali com as mais jangadas um barco que no dia seguinte havia sair deste Porto que ia em direitura para o da Bahia” ³⁵⁶, afirma o pescador que não chegou a receber o dinheiro combinado pelo serviço, pois o guarda mor da Companhia logo apareceu e fez a apreensão conduzindo os barcos para o trapiche da empresa.

Os outros jangadeiros serviram de testemunhas de defesa do réu, as versões dadas por eles eram bastante parecidas, utilizaremos aqui o testemunho de Manoel de Jesus Ramos, “homem preto, morador na rua da praia que vive de jangadeiro, solteiro, de idade de 25 anos” ³⁵⁷, para exemplificar. Afirmava Manoel que por ordem do réu ele e “mais quatro jangadas da rua da praia foram aos Afogados junto ao Tocolombo” ³⁵⁸ receber-lhe a sola de que se trata e por sua determinação a vinham descarregar atrás do colégio” ³⁵⁹ continua afirmando que “por

³⁵² ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mc. 2, n.º 6, cx. 2, f. 5.

³⁵³ Idem.

³⁵⁴ Ibidem, f. 48.

³⁵⁵ Ibidem, f. 45.

³⁵⁶ Idem.

³⁵⁷ Ibidem, f. 36.

³⁵⁸ Atual ponte Motocolombó que liga os bairros de Afogados e Imbiribeira no Recife.

³⁵⁹ Refere-se a praia do colégio, conhecida assim por estar nas imediações do antigo colégio jesuíta do Recife, nas proximidades do bairro de Santo Antônio. Fonte: BARBOSA, Virgínia. **Igreja do Divino Espírito Santo**,

ser maré vazia e encalhar em jangadas e fazer vento rijo se acoitaram ao pé da Ilha do Nogueira da parte de dentro do Recife”³⁶⁰ neste momento as jangadas foram apreendidas pelo Guarda Mor da Companhia e levadas para o trapiche da empresa.

Nem todas estavam no mesmo local quando da “tomadia”, pois algumas delas tinham encalhado nas coroas de areia “pelo rio abaixo por dentro do Recife”³⁶¹. Segundo Manoel, o destino “que todas as jangadas traziam por ordem do réu era descarregarem por de trás do colégio”³⁶². Diz ainda que não tinham autorização de saírem de Recife, “não só por não haver para que, mas pelo grande risco que havia”³⁶³. Também em seu testemunho vai afirmar que conhecia o réu há algum tempo e que nunca tinha ouvido dizer que ele fosse contrabandista “antes o tem por homem de muita verdade e é mestre do ofício de sapateiro”³⁶⁴.

Como dito anteriormente, quase todos os jangadeiros testemunharam a favor do réu salientando que o mesmo não tinha enviado ordem para que eles saíssem de Recife e que o sapateiro era um homem respeitável e correto. Vale ressaltar que todos eles eram vizinhos, moradores na rua da praia, se conheciam e foram contratados para o serviço no mesmo tempo. Coincidência ou não, o único depoimento contrário virá exatamente do jangadeiro que foi contratado para o serviço posteriormente e que ao que o processo indica não possuía relações de amizade com os demais.

A defesa do réu irá se centrar em alguns pontos, destacaremos os mais importantes. O primeiro será o entendimento de que existiam dois tipos de delito o “efetivo e o afectivo”. O primeiro tipo se daria quando de fato o ato ilícito fosse concretizado, ou seja, o delito tivesse sido efetivado. O segundo seria a intenção de cometer o ato, sem que se chegasse a realiza-lo. O advogado do réu irá se utilizar desta diferenciação para sustentar sua defesa, pois segundo o mesmo, “nenhuma lei humana tem proibido e mandado punir nem pode em qualquer delito que seja proibir ou mandar punir ao simples ato interno ou a única interna deliberação dos homens”³⁶⁵ isto porque, “o pecado de pensamento que fica no mesmo e dele não sabe absolutamente em palavra ou obra só pertence a Deus proibi-lo e castiga-lo”³⁶⁶, ou seja,

Recife, PE. Pesquisa Escolar Online, Fundação Joaquim Nabuco, Recife. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Data de acesso: 03/08/2017.

³⁶⁰ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mc. 2, n.º 6, cx. 2, f. 36.

³⁶¹ Idem.

³⁶² Idem.

³⁶³ Idem.

³⁶⁴ Idem.

³⁶⁵ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mc. 2, n.º 6, cx. 2, f. 50.

³⁶⁶ Idem.

afirmava o advogado que não se poderia julgar a intenção de um crime que não chegou a se concluir.

O segundo ponto da defesa irá se concentrar nas condições marítimas que supostamente enfrentaram as balsas durante o momento da apreensão. Afirmam então que não era crível que as cinco balsas pudessem navegar no mar de fora rumo a Bahia, ou mesmo esperar embarcação que de lá viesse. Asseguram que mesmo dentro da barra “deste rio que se está vendo defendido dos arrecifes não estavam seguras as balsas, pois ventando rijo se altera o mesmo rio e faz maretas tão fortes como lá fora” ³⁶⁷ prossegue atestando que naquelas condições estavam em perigo “outras embarcações de maior segurança como estamos vendo frequentemente quanto mais balsas que não tem firmeza alguma para resistir ao mar alterado com o vento rijo” ³⁶⁸.

O terceiro tópico da defesa era simples, consistia em afirmar que os depoimentos das testemunhas de acusação não eram relevantes e que não demonstravam que o contrabando houvesse sido praticado. Outra questão levantada pela defesa foi o fato das solas na ocasião da apreensão não estarem marcadas, sendo assim não haveria o interesse da parte do réu em fazer conduzir nestas condições esta mercadoria para a Bahia, “pois indo sem marca não se podia saber de quem era, nem a quem ia entregar e eis aqui um contrabando e negócio extravagante e nunca visto” ³⁶⁹. Além disso, afirmam ser o produto “sola da mata”, conhecidas popularmente como vaquetas, artigo de comercialização permitida.

O argumento mais forte da defesa centrava-se na liberdade permitida pelo artigo 25 dos estatutos da Companhia, ao comércio realizado nos sertões. Como já visto no capítulo anterior, este comércio só passa a ser reprimido após o ano de 1770, por força de um edital lançado pela direção da empresa em Pernambuco, que por não ser referendado por ordem régia não possuía força de lei. Assim sendo, o advogado garantia que “ainda na hipótese sempre negada que o réu extraviasse efetivamente a sola não cometia um delito algum nem podia incorrer nas penas do artigo 34 ³⁷⁰”, Isto porque “usava da permissão do artigo 25 e a liberdade do comércio do Sertão de que fala o mesmo não se deve entender para ir somente buscar a sola e vender a direção”.

³⁶⁷ Ibidem, f. 51.

³⁶⁸ Idem.

³⁶⁹ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mc. 2, n.º 6, cx. 2, f. 7.

³⁷⁰ Ibidem, f. 52.

O artigo 34 do documento de instituição da Companhia Geral, citado no caso prevê as punições passíveis para aqueles que fizessem comércio desautorizado na capitania de Pernambuco e suas anexas. Legislando da seguinte forma:

Nenhuma pessoa de qualquer qualidade, ou condição que seja, poderá mandar, levar, ou introduzir as sobreditas fazendas secas, ou molhadas, nas ditas capitanias; nem tão pouco extrair os gêneros da produção [...]. Sob pena de perdimento das fazendas, e gêneros, e de outro tanto, quanto importar o seu valor [...] ³⁷¹.

O comércio realizado nos sertões que tinham como destino o porto do Recife onde se deveriam trocar as mercadorias com a Companhia monopolista, era considerado legal ³⁷². Tanto que o réu deste caso há muitos anos fazia esse tipo de negociação com a empresa ³⁷³. Segundo consta nos autos do processo teria comprado Manoel Antonio dos Santos, a sola “parte a dinheiro e outra parte recebeu em pagamento de coiramas de Portugal, gênero em que há muitos anos negocia com a direção comprando-lhes partidas avultadas de carneiras, cordovões marroquins e outros gêneros” ³⁷⁴ que depois “pelo miúdo vendia as tais partidas nesta Praça e para fora dela [...] e recebia em satisfação açúcares, solas e outros gêneros da terra” ³⁷⁵.

A Companhia em dois momentos irá rebater a defesa do réu fazendo diversas acusações, o processo é extenso e possui várias apelações e contestações, faremos aqui um compilado dos principais pontos apresentados pela empresa na figura do seu procurador fiscal em Pernambuco. O primeiro ponto faz referência as testemunhas de defesa, afirmava a Companhia que as ditas testemunhas “são todas falsas, apaixonadas e por dinheiro corrompíveis e a maior parte delas são os mesmos jangadeiros auxiliares e outras são do ofício de sapateiro de que é o embargado juiz” ³⁷⁶. Como já informado, o réu além de negociar com solas e couros há vários anos, era juiz do ofício de sapateiro na praça, como muitas

³⁷¹ Instituição da Companhia de Pernambuco e Paraíba. Coleção de Legislação Portuguesa de 1750 a 1762. Tipografia Maigrense. Lisboa, 1830 apud Carreira. Antonio. **As Companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba**. Lisboa: Presença, 1982. P. 293.

³⁷² Assunto discutido no primeiro capítulo deste trabalho.

³⁷³ No processo constam anexadas várias contas apresentadas pelo réu, discriminando produtos e seus valores negociados ao longo dos anos com a empresa, como uma espécie de contabilidade pessoal.

³⁷⁴ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mc. 2, n.º 6, cx. 2, f. 6.

³⁷⁵ Idem. Vale pontuar que de acordo com o artigo 33 do documento de Instituição da Companhia Geral a venda em miúdo era permitida aos comerciantes da terra. Sendo então o comércio de grosso trato reservado exclusivamente a empresa. Fonte: Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa - Officina de Miguel Rodrigues, impressor do Eminentíssimo Cardial Patriarca, 1759. Acervo: BRASILIANA - Coleção de livros sobre o Brasil. Disponível em: <http://docvirt.com/DocReader.Net/DocReader.aspx?bib=LIVROSMP&Pasta=&pesq=rio%20sao%20francisco>. Acessado em: 05/05/217.

³⁷⁶ Ibidem, f. 61.

testemunhas de defesa possuíam o mesmo ofício o procurador fiscal da Companhia irá acusar Manoel Antônio de se utilizar de seu lugar de poder dentro daquela corporação para gerar testemunhos positivos a seu respeito.

A acusação encabeçada pelo procurador fiscal também irá chamar atenção para o fato de que havendo maré de dia, o réu escolheu deixar para carregar de noite, o que era entendido como atitude suspeita. Contestam também a alegação da defesa de que no máximo haveria se cometido “contrabando afectivo”, pois “se fora só a efetiva vontade de extraviar não havia o extraviador ter as jangadas carregadas e escondidas” ³⁷⁷ continua sustentando que “se fosse para descarregar na praia do colégio não haviam estar de manhã ancoradas” ³⁷⁸. Consta também no documento que só não chegou a ser efetivado o contrabando porque o barco que iria para Bahia não pode partir na data prevista devido às condições da maré.

Outro ponto levantado pela empresa será a localização geográfica das jangadas no momento da apreensão, afirmando que não fazia sentido que o desembarque da mercadoria fosse feito na praia do colégio visto que ficava aquele local “muito para o norte do forte (das cinco pontas)” já a Ilha do Nogueira ficava ao “Sul do mesmo forte” ³⁷⁹. Além disso, havia na ocasião condições de navegação para desembarcarem na praia do colégio, por isso não fazia sentido estarem ancoradas. A empresa irá ainda acusar o réu alegando ser ele não só “extraviador dos efeitos desta capitania para a cidade da Bahia se não que da mesma cidade costuma introduzir contrabandos nesta capitania como fosse um lote de escravos e vendeu uma moleca ao seu grande amigo e falsa testemunha João Francisco Guimarães” ³⁸⁰, além da fazenda seca que já carregava.

A companhia também irá replicar o fato dos jangadeiros terem afirmado que estavam parados esperando uma jangada que havia ficado para trás por estar encalhada, declarando não haver necessidade para tal, já que, “cada uma vai ganhar o seu frete quanto mais depressa chegasse o tinha ganhado e mais depressa se recolhia a sua casa para estar pronto para no outro dia” ³⁸¹. Ademais, também irão questionar o porquê dos jangadeiros terem fugido, pois “se as ditas jangadas carregadas de sola viessem para o Recife nenhuma necessidade havia para que os jangadeiros fugissem desamparando as suas jangadas” ³⁸² continuam garantindo

³⁷⁷ Ibidem, f. 56.

³⁷⁸ Idem.

³⁷⁹ Idem.

³⁸⁰ João Francisco Guimarães será testemunha de defesa do réu durante o processo. ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 6, cx. 2, f. 61.

³⁸¹ Ibidem, f. 55.

³⁸² Idem.

que “a causa da fuga era por estarem compreendidos na extravição sendo os condutores e auxiliares do extravio”³⁸³.

Por fim, o procurador fiscal da empresa alega que o advogado do réu fez má interpretação do artigo 25 dos estatutos da empresa, uma vez que, “o que determina o dito artigo é que possam negociar para o sertão e mais portos isso não se entende para fora da capitania”³⁸⁴ a sola estaria então compreendida “no artigo 34 da instituição da Companhia Geral e suposto pelo artigo 25 da mesma seja exclusivo para todos os gêneros e frutos da terra só se deve entender para o negócio dentro das suas Capitanias e não para fora delas”³⁸⁵. Solicitam então que o réu seja condenado no perdimento das mercadorias e na pena de dobro.

O processo é longo, mas de maneira geral os fatos são estes, o grande trunfo da defesa é afirmar que a sola foi apreendida dentro de Recife, onde não era proibido o seu comércio, sendo assim, não havia meios de se provar a intenção de extraviar e que mesmo que houvesse a intenção não se poderia condenar o réu por isso - “extravio afectivo”. No fim das contas, o sapateiro e comerciante Manoel Antônio acaba sendo absolvido e os apelantes são condenados a pagar “as custas” do processo, como de costume.

Outra apelação crime que merece destaque dentro do nosso conjunto documental, é um caso do ano de 1779, que diz respeito ao processo envolvendo o barco conhecido como o “Xibante”, de quem era dono o capitão Manoel Vieira de Melo. A embarcação apreendida por soldados cumprindo ordens do governador da capitania, vinha do sertão do Aracati, Ribeira do Jaguaribe, e estava carregada de couros e solas pertencentes a vários comerciantes. A sumaca despertou a atenção das autoridades, pois chegando ao porto do Recife não entrou logo na barra, o que alimentou a suspeita de que a mesma estivesse extraviando efeitos para os portos do sul, mais precisamente para a Bahia³⁸⁶. No momento da apreensão o mestre da sumaca estava em terra.

Junto com a embarcação foram apreendidos também, cinco escravos pertencentes ao dono do Xibante, que trabalhavam como marinheiros. O dono da embarcação tratou logo de fazer solicitação para soltura de seus escravos, afirmando que os mesmos “não são barco nem carga e sim marinheiros do barco que ganham soldo cada um para seu dono e a diferença que

³⁸³ Ibidem, f. 61.

³⁸⁴ Ibidem, f. 57.

³⁸⁵ Idem.

³⁸⁶ Para mais informações a respeito do Porto de Recife no século XVIII, consultar: OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. **A Alfândega de Pernambuco: história, conflitos e tributação no Porto do Recife (1711-1738)**. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016. P. 23 – 26.

tem que marinheiro brancos, é lucrarem estes os soldos para seus senhores”³⁸⁷. Este assunto rapidamente se resolveu, pois Manoel Vieira conseguiu recuperar sua escravaria pondo o capitão Francisco de Oliveira como fiador de tais escravos, estando ele responsável ainda por entregar em juízo os homens todas as vezes que assim fosse requerido.

Algo curioso neste processo é que a embarcação ficará apreendida junto com a carga, apesar de encontramos outros documentos que apontam situações semelhantes, a defesa do réu a todo o momento contestará tal decisão, afirmando que não era costume da Companhia agir daquela forma. Devido a apreensão feita na embarcação, nos autos da apelação constam os objetos que nela existiam, como toneis, barricas, candeeiros entre outros objetos de uso cotidiano. Consta também nos autos a avaliação do valor do barco, que foi feita pelo doutor juiz conservador da Companhia junto a um “corpo de mestrança”³⁸⁸, a sumaca naquela ocasião teve seu valor estimado em um conto e cem mil reis. Como já dito os advogados do réu irão insistir na liberação do barco, iniciam a defesa afirmando que no decurso de 19 anos foram “tantas e tantas apreensões, tomadias de gêneros e contrabandos introduzidos, transportados e ocultados em barcos, lanchas, botes, canoas, jangadas e casa”³⁸⁹, no entanto, “não consta que também se apreendessem as casas, jangadas, canoas, botes, lanchas e barcos, como instrumentos das extraviações e contrabandos”³⁹⁰. Isto porque, segundo a defesa não se encontrava nos estatutos da empresa ordens para apreensão de embarcações, apenas a sua carga estaria sujeita as “tomadias”. Como comentado, em nosso conjunto documental encontramos outros casos onde as embarcações são apreendidas junto a suas mercadorias, não parecendo para nós que esta prática fosse anômala.

Persistindo na mesma matéria, o jurista alegava que “a título de contrabando só mandam as ordens régias apreender e tomar embarcações nos portos do Brasil, quando são de estrangeiros que sem faculdade régia vem a eles oculta e furtivamente fazer negocio e transportar os gêneros do país”³⁹¹. Esta ordem também se aplicava a embarcações piratas e “xavecos de mouros”, pois aqueles eram “declarados inimigos da coroa de Portugal e seus vassalos”³⁹². Pedia então o advogado que fosse exonerada a fiança feita pelo réu para receber seu barco de volta, uma vez que, o Xibante não era “classe assinada das embarcações que as

³⁸⁷ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2, f. 10.

³⁸⁸ Ibidem, f. 11.

³⁸⁹ Ibidem, f. 13.

³⁹⁰ Idem.

³⁹¹ Ibidem, f. 13 verso.

³⁹² Idem.

ordens régias mandam apreende-las e toma-las por se ele português e habitador desta terra e vassalo fiel de sua majestade e não estrangeiro nem pirata”³⁹³.

Seguindo a mesma linha de defesa do caso acima descrito, também irá se afirmar que a apreensão da sumaca teria se dado de maneira indevida, já que, nenhuma extravição efetiva havia sido comprovada, pois na ocasião do seu sequestro, o barco estava “bordejando ao norte da barra e não tinha passado para o sul nem o mesmo tinha ordem do réu para o poder fazer”³⁹⁴ e ainda que “os afetos e intenções do animo [...] só Deus conhece e os homens penetrar não podem”³⁹⁵. Ou seja, seguindo a lógica da defesa, mesmo que os indícios apontassem que haveria de se cometer crime de contrabando, não poderiam as autoridades atuar preventivamente.

Um dado interessante sobre o caso, é que o Xibante no momento de sua apreensão trazia passageiros a bordo. A defesa afirmará a seu favor, que estes viajantes tinham como porto de destino Recife, além disso, irão alegar que a sumaca vinha em meia carga, por isso não seria vantajoso, comercialmente falando, o envio da embarcação para Bahia. Assegurando ainda que o mestre não entrou diretamente no porto do Recife, pois foi a terra buscar ordens do dono da sumaca para saber qual o destino deveria tomar, neste meio tempo em que o mestre estava em terra aconteceu o apresamento.

Ainda de acordo com versão dada pela defesa “a gente da marcação vinha toda levantada com o mesmo (mestre) por bulhas que tiveram no Aracati e para fazerem mal ao dito foram eles os que arguíram a ida do barco para a Bahia”³⁹⁶. Afirmam ainda que se realmente se tivesse a intenção de fazer contrabando, o barco poderia ter seguido para Sul, sem ficar parado a vista de todos naquela barra e que o réu não tinha culpa da ignorância de seu mestre, uma vez que, não havia expedido ordens que autorizassem a ida para Bahia. Ressaltamos que alguns passageiros do barco confirmaram a afirmação do desentendimento entre os marinheiros e o mestre da embarcação, sem explicar ao certo o porquê de tal rusga.

Também como no caso acima, a defesa irá se utilizar do artigo 25 dos estatutos da empresa para defender que aquele comércio feito nos sertões era livre e que a Companhia só passou a reprimi-lo posteriormente. Denunciam ainda que mesmo após a dita proibição era notório e sabido por todos que os deputados da empresa “para seus negócios particulares tem

³⁹³ Idem.

³⁹⁴ Idem.

³⁹⁵ Ibidem, f. 14.

³⁹⁶ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mc. 2, n.º 3, cx. 2, f. 14.

sempre carregado solas e couros do sertão para a Bahia e para o Rio” ³⁹⁷, sendo assim se julgassem justa a dita proibição não deveriam continuar a praticar aquele comércio “por serem executores da instituição ou obrigados a executa-la se entendessem ser justa e legal” ³⁹⁸. Trataremos sobre o envolvimento de autoridades reais e oficiais e deputados da própria companhia no comércio descaminhado mais profundamente no próximo capítulo.

Todos os pontos alegados acima serão sustentados pelas testemunhas de defesa durante as inquirições, destacando sempre que “antes da Companhia sempre houve comércio dos gêneros do sertão que são couros e solas para a Bahia e para o Rio de Janeiro” ³⁹⁹ e que apenas depois de nove ou dez anos dela já estabelecida se passou a impedir aqueles negócios sertanejos. Esta versão dos fatos também é confirmada por um dos passageiros que estava no barco no momento do sequestro. Durante o processo serão coletados ainda, os testemunhos de homens que estavam trabalhando na construção de uma casa para o réu em Igarassu ⁴⁰⁰, estes irão afirmar que após receber carta do mestre do barco, Manoel Vieira não havia autorizado a ida do Xibante para Bahia.

O processo é bastante detalhado e além de conter toda a relação da carga e suas respectivas marcas, traz em anexo importantes documentos encontrados dentro da embarcação, a saber, cartas e comentários. Estas cartas foram escritas pelo filho do dono do barco, André Vieira Melo ⁴⁰¹, ao mestre da embarcação e foram inseridas nos autos, pois apesar do conteúdo pessoal tratavam de maneira geral sobre negócios e foram utilizadas como provas contra o réu, já que constavam nelas o destino seguinte da embarcação e outras informações pertinentes. A título de exemplificação dos assuntos tratados nestes documentos, trataremos aqui uma das cartas de André Vieira ao mestre da embarcação.

O remetente pedia que chegando a embarcação a cidade da Bahia havendo “ocasião de navio para Benguela me fará mercê comprar um escravo de Benguela do tamanho do Leandro ou maior pouco, que seja mesmo Benguela” ⁴⁰² continua instruindo que quem deveria tratar

³⁹⁷ Ibidem, f. 14 verso.

³⁹⁸ Idem.

³⁹⁹ Depoimento da testemunha Francisco Brito, homem branco, casado, morador fora da porta da vila que vive de andar embarcado de idade de 30 anos. Ibidem, f. 25 verso.

⁴⁰⁰ São eles: José da Costa, homem preto, solteiro, morador em Igarassu, oficial de pedreiro de idade de 35 anos e Antônio Rocha, homem pardo, casado, morador em Igarassu, oficial de carapina de idade de 33 anos. ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2, f. 23 – 25.

⁴⁰¹ Durante o processo é informado que André Vieira de Melo, havia trabalhado como piloto da Companhia Geral, mas foi dispensado do serviço, pois nas três viagens que fez pela empresa teve prejuízos, o que causou a desconfiança de seus superiores por ser “caso estranho em três viagens, e em três diferentes embarcações se contar semelhante homem só com perdas”.

⁴⁰² ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2, f. 34 frente e verso.

dos negócios era o senhor Antônio José e estando os escravos baratos deveria comprar “mais um moleque mais grande que o Leandro que é para o barco seja bem feito” ⁴⁰³, pedia ainda “uma pessoa da linhagem de Luanda” ⁴⁰⁴ advertindo quanto ao preço de tais homens. Prossegue pedindo ainda que se compre um calção e uma camisa a cada um dos escravos e que lhe sirvam algum mel. Por fim despede-se de maneira cordial.

Os comentários seguiam um esquema bastante parecido entre si, e eram um híbrido entre recibo e contrato trocado entre o mestre da sumaca e os carregadores da mesma. Continham informações padrão informadas pelo mestre da embarcação, mais instruções relativas a carga. Como no exemplo abaixo:

Digo eu abaixo assinado Mestre que sou da sumaca por invocação Nosso senhor bom Jesus das Portas e Nossa senhora do Pilar ⁴⁰⁵ que ao presente está surta e ancorada neste porto de Jaguaribe para com o favor de Deus seguir viagem ao da cidade da Bahia, onde é minha direita descarga que é verdade que recebi e tenho carregado na dita sumaca debaixo de cobertura enxuta e bem acondicionada de Manoel da Costa marcados com a marca a margem que declarou fazer por sua conta e risco a entregar na mesma cidade em nome dele carregador Antonio de Oliveira Leite ao que promete levando a salvamento para que obrigo minha pessoa e bens e a dita sumaca pagando-me de frete de cada praça nove vinténs. E para clareza passei dois de um teor somente por mim assinados que um cumprido outro não valha, digo não valerá. Aracati 28 de março de 1779. São 79 meios de sola e 3 couros de boi com a marca A+. Manoel Francisco Xelas ⁴⁰⁶.

Os argumentos utilizados pela Companhia para enquadrar o caso do Xibante no crime de contrabando serão diversos, primeiramente a empresa por meio de seu procurador fiscal, afirma ficar constatado que a embarcação tinha como destino a capitania baiana e que o crime só não se efetivou por ter agido a fiscalização primeiro. É necessário atentar para o fato de que, a saída destes produtos em direitura para Bahia era considerada como contrabando pela Companhia, mesmo a empresa não possuindo o monopólio do comércio realizado nos sertões. Isto porque, a interpretação do procurador fiscal da empresa para o artigo 25 dos estatutos da Companhia, que legislava sobre esta matéria, era de que esses negócios eram livres para serem feitos apenas internamente, ou seja, limitados aos sertões que estavam sob jurisdição do governo de Pernambuco.

⁴⁰³ Idem.

⁴⁰⁴ Idem.

⁴⁰⁵ Nome oficial da sumaca que tinha por alcunha o “Xibante”.

⁴⁰⁶ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mc. 2, n.º 3, cx. 2, f. 38 verso.

O procurador também irá se utilizar dos testemunhos dos marinheiros do barco, mesmo daqueles que eram escravos, pois mereciam os ditos escravos “crédito por serem marinheiros do mesmo barco” ⁴⁰⁷ e se por direito não eram testemunhas válidas naquele caso deveriam ser levados em consideração, uma vez que, “ficam supridos os seus defeitos com os depoimentos das outras testemunhas” ⁴⁰⁸. Quanto a contestação do réu sobre as leis de apreensão de embarcações só serem válidas para navios estrangeiros, afirmam que quando “compreendidas com extraviação e contrabandos, assim como aconteceu com o barco do réu” ⁴⁰⁹ as embarcações portuguesas também poderiam ser detidas.

A defesa de Manoel Francisco irá recorrer novamente das acusações, porém a argumentação permanece praticamente a mesma, enfatizando um ou outro ponto e acrescentando poucas informações novas. Dá ênfase a questão do “delito afectivo”, afirmando que “só Deus conhece, só a divina justiça pune os maus pensamentos os desordenados afetos, vis, sinistros conatos e as malévolas intenções, mas não os homens nem a justiça humana” ⁴¹⁰ isto porque “não há lei que a esta permita semelhante conhecimento e punição da privativa jurisdição e regalia de Deus” ⁴¹¹. A lógica do argumento é bastante simples, afirma que não se pode punir um crime que não aconteceu, como também alega ser impossível que a direção, posto que humana, fosse capaz de conhecer as intenções do mestre do barco, já que, “o pensamento, o afeto, o conato e a intenção do réu era impervia e inacessível ao conhecimento e punição da Justiça humana” ⁴¹².

Quanto a questão dos testemunhos dos escravos, a defesa do réu irá recorrer, alegando que segundo as ordenações Filipinas, os juramentos “dos pretos e servos” não deveriam ter valor. Já que as ordenações postulam que “os escravos não podem ser testemunhas, nem será perguntado geralmente em feito algum, salvo os casos por direito especialmente determinados” ⁴¹³. De acordo com Adriana Campos ⁴¹⁴, no Brasil a tradição romana foi responsável por emprestar os fundamentos básicos da legislação voltada para a questão da escravidão. Em linhas gerais, segundo esta tradição, não teriam então os escravos

⁴⁰⁷ Ibidem, f. 43 verso.

⁴⁰⁸ Idem.

⁴⁰⁹ Ibidem, f. 45.

⁴¹⁰ Ibidem, f. 55.

⁴¹¹ Idem.

⁴¹² Ibidem, f. 55 verso.

⁴¹³ Ordenações Filipinas Livro III, Título LVI, P.647. Disponível em: <http://www1.ci.uc.pt/ihti/proj/filipinas/l3p647.htm>. Data de acesso: 02/08/2017. Infelizmente não conseguimos identificar os casos especiais reportados pelas ordenações.

⁴¹⁴ CAMPOS, Adriana Pereira. **Nas barras dos tribunais: Direito e escravidão no Espírito Santo do século XIX.** Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Departamento de História, 2003. P. 62 – 64.

personalidade política, o que os impediria de se tornar parte de processos cíveis. Porém essa realidade, segundo a autora, era alterada no direito penal quando os escravos poderiam tornar-se sujeitos e responder criminalmente ⁴¹⁵. Apesar da Companhia possuir uma administração jurídica privativa, acreditamos a mesma estava sujeita as legislações e aparato jurídico da época, portanto deveriam obedecer, de maneira geral, as ordenações Filipinas e as tradições do direito romano.

A defesa também irá contestar o uso das cartas do filho do réu como prova incriminatória, argumentando que André Vieira não era dono da embarcação, logo não tinha ele poder de determinar para onde seguiria a sumaca. Sendo assim, não teriam as cartas força para atestar a efetividade da atividade ilícita. Ainda no assunto das cartas e comentários, a defesa apresenta como anexos outros comentários, onde o mestre da embarcação atesta estar se dirigindo para o porto do Recife. Posteriormente a Companhia irá contestar esses documentos, afirmando serem falsos. Diz a empresa através de seus representantes, que sobre aqueles documentos não se “podia dar fé e crédito: também pode ser que se passassem naquele sertão do Aracati em tempo que o destino do Mestre fosse seguir derrota para este porto (do Recife)” ⁴¹⁶.

Por fim, a defesa do réu destaca que os couros e solas encontrados na sumaca não eram mercadorias vedadas de serem trazidas do sertão para o porto do Recife, pelo contrário alegam que a empresa desejava “que venham muitos para o seu negócio” ⁴¹⁷. Afirmam ainda que mesmo que os gêneros estivessem sendo levados para Bahia “não é terra de inimigos aquela cidade; nem os couros e solas são coisas proibidas” ⁴¹⁸. Continuam sustentando que a proibição vigente legislava apenas quanto a extraviação destes gêneros e não o comércio dos gêneros em si. Como maneira de atestar tal diferenciação afirmam que “uma coisa é ser proibida somente a extraviação e outra coisa é serem também proibidos os gêneros por haver mínima disparidade de um caso ao outro” ⁴¹⁹. Dessa forma, como o barco do réu foi apreendido em águas pernambucanas, não estaria incurso nas penas regidas pelo artigo 34 dos estatutos da Companhia.

O caso é longo e arrastado, mas os fatos são basicamente os expostos acima. No fim das contas, mesmo tendo sido o réu e seu filho acusados de praticarem contrabando não só

⁴¹⁵ ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2, f. 27 verso.

⁴¹⁶ Ibidem, f. 67.

⁴¹⁷ Ibidem, f. 59.

⁴¹⁸ Ibidem, f. 60.

⁴¹⁹ Idem.

neste caso, como também de terem levado no mesmo ano dois barcos com escravos para Bahia, e ainda expor o procurador fiscal da Companhia que o filho do acusado negociava escravos em Igarassu e Tracunhaém para depois ir vendê-los na Bahia, foi Manoel Vieira após 3 anos de processo, absolvido pela conservador da direção lisboeta.

Como já dito, os contrabandos eram realizados não só no grosso trato como nos casos demonstrados acima, mas também no miúdo. Várias serão as referências na documentação desse tipo de prática, que incluíam os próprios oficiais dos navios reais que tanto traziam de Portugal fazendas europeias para venda na capitania pernambucana como levavam produtos da terra para Europa. Iremos tratar de dois casos colhidos dos fundos da conservatória da Companhia em Lisboa que confirmam este movimento de comércio de pequena monta.

O primeiro deles, ocorrido no ano de 1774, envolve o despenseiro do navio real Nossa Senhora dos Prazeres, o senhor João Marques Cunha. Que foi acusado de introduzir no navio em que servia três volumes com fazendas de contrabando. A carga apreendida nestes três volumes era a seguinte: 106 peças de bertanha de Hamburgo; 27 peças de chita; 6 peças de lenços azuis; 13 peças ditas do Norte com cercadura; 10 peças de cangas azuis; 5 ditas lavradas e um garrafão de aguardente. As mercadorias foram avaliadas na ocasião em 600 reis⁴²⁰.

De acordo com o libelo acusatório lavrado contra o réu, o crime teria acontecido da seguinte forma: ainda em Lisboa é acusado João Marques de introduzir no navio os volumes de “fazendas secas das reprovadas e proibidas”⁴²¹, chegando ao porto do Recife teria o despenseiro feito conduzir as tais fazendas para a lancha de outro navio real, a saber, o navio Luz. Para tal feito acusava-se de tê-lo ajudado o guarda da Alfândega, João da Ressurreição, que foi preso junto com o despenseiro. Pedia então a Companhia que o réu respondesse de acordo com as penas contidas no artigo 34 dos estatutos da empresa.

Durante o processo serão escutadas as testemunhas de defesa e de acusação. As testemunhas de acusação irão de maneira geral referendar o exposto no libelo acusatório. Incluindo os capitães dos dois navios envolvidos no caso. Dirá o capitão do navio Nossa Senhora dos Prazeres que “João Marques despenseiro [...] foi quem introduziu o contrabando”⁴²² e que para isso contou com a ajuda de João da Ressurreição, guarda da alfândega que foi quem “levou as fazendas e a tirou do navio Prazeres e as transportou no catraio do mesmo

⁴²⁰ ANTT. Feitos Findos, Conservatório da Companhia Geral de Pernanbuco e Paraíba, mç1, n.º 4, cx. 1, f. 7.

⁴²¹ Idem.

⁴²² Ibidem, f. 17 verso.

navio para o navio Nossa Senhora da Luz”⁴²³. José Gomes Ribeiro, capitão do navio Luz, também acusará o despenseiro como autor do ilícito, atestando que ouvira dizer por moços que serviam no seu navio que João Marques era o responsável pelo contrabando que se apreendeu na lancha do navio Luz⁴²⁴.

O depoimento padrão das testemunhas de acusação afirmava basicamente que as fazendas apreendidas teriam sido introduzidas no navio Luz pelo guarda da Alfândega, João da Ressurreição e que elas pertenciam ao despenseiro do navio Nossa Senhora dos Prazeres, João Marques. Complementam afirmando que para este transporte, utilizaram a lancha que leva a pedra de descarga do navio e quem as conduziu e tomou conta delas na lancha foi o marinheiro “Tião”, sem a ciência do patrão mor. Algumas testemunhas também irão afirmar que quando o escaler da ronda atracou na lancha para fazer a apreensão, o marinheiro Tião foi ao encontro do guarda mor “rogando-lhe dissimulasse a passagem livre da dita fazenda”⁴²⁵.

As testemunhas de defesa também irão depor de maneira parecida. Em seus testemunhos, alegam que o réu era despenseiro de navios reais há mais de 13 anos e que nunca havia sido acusado de contrabando, que só costumava trazer de Lisboa os gêneros liberados, alguns companheiros de tripulação irão afirmar que não viram o réu introduzindo fazendas proibidas em Lisboa etc. Merece destaque nos depoimentos a menção de que o réu possuía diversas inimizades na embarcação, isto porque administrava os recursos do barco com zelo, os tripulantes “muitas vezes lhe pediam várias coisas e o réu não lhes dava, pelo que dele não gostavam”⁴²⁶. Nestes testemunhos é lançado no caso um novo suspeito, José Ribeiro, marinheiro do navio Luz, que segundo as testemunhas de defesa, estava na lancha em que as fazendas foram apreendidas e era o real autor do crime.

As testemunhas irão afirmar ainda que o despenseiro não estava na lancha no momento da apreensão e que José Ribeiro, o verdadeiro culpado chegou a oferecer dinheiro ao sargento que fez a “tomadia”. Além disso, contra José Ribeiro, pesava o fato de momentos depois da apreensão, ter o mesmo voltado a um escaler do navio Luz e lançado ao mar um saco de pimentas⁴²⁷ por medo que tinha que os soldados da guarda do trapiche dessem busca no escaler, este saco foi encontrado posteriormente em uma praia por “um preto”. Ainda

⁴²³ Idem.

⁴²⁴ Idem.

⁴²⁵ Depoimento de João Fernandes, homem branco, solteiro, natural da freguesia de são Miguel de Carreiras do Arcebispado de Braga, moço do serviço do navio Luz, de idade de 23 anos pouco mais ou menos. Ibidem, f. 27 verso.

⁴²⁶ ANTT. Feitos Findos, Conservatório da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç1, n.º 4, cx. 1, f. 13.

⁴²⁷ Esta afirmação aparece nos depoimentos de várias testemunhas. Lembramos que as pimentas estavam inseridas no rol de produtos vedados.

segundo as testemunhas assim que ficou sabendo do início do processo de devassa para se apurar o caso de contrabando, o tal marinheiro teria fugido para Bahia e desaparecido, atitude que segundo as testemunhas reforçava sua culpa.

A defesa do réu irá se utilizar de todos os pontos positivos trazidos pelos testemunhos durante os inquéritos reforçando o fato de que o réu não estava na lancha no momento da “tomadia”, estando ele “a bordo do navio Prazeres e o maior sinal da sua inocência foi não se retirar desta praça sendo-lhe noticiada a devassa e que a ele imputavam o mencionado contrabando” ⁴²⁸, sublinhando que o réu não fugiu, pois nada temia. Punham então a culpa no mencionado José Ribeiro, que naquele momento estava ainda sumido.

A defesa também irá afirmar que os depoimentos das testemunhas de acusação não eram conclusivos, e em nada prejudicavam o réu, pois, para que o despenseiro fosse condenando não bastavam indícios ou conjecturas, para a condenação se fazia necessário a existência de “uma prova plena, legal, contundente e mais clara do que a luz do meio dia” ⁴²⁹, coisa que não constava nos inquéritos, visto que, muitas testemunhas irão depor “de ouvida”, ou seja, afirmavam saber do fato por ouvirem dizer a um terceiro, o que acaba fazendo com que estas declarações percam força.

Outro argumento interessante lançado pela defesa é a afirmação de que se as fazendas de fato fossem do réu, teria ele agido de maneira mais inteligente para não ser pego. Isto porque, asseguravam que considerando que as fazendas fossem do despenseiro, não era crível que as mandasse para outro barco a outra pessoa, pois esta ação tornaria a situação potencialmente mais arriscada do que simplesmente enviar as mercadorias para terra. Atestam ainda que “é certo que quando é costumado a praticar contrabandos todo o seu desígnio é por em salvo as fazendas com toda cautela” ⁴³⁰ isto “para a não perderem que é o menos, para não pagarem o dobro, para não padecerem o rigor da prisão em terra estranha e não sofrerem as avultadas despesas que trazem consigo os tais contrabandos” ⁴³¹.

Também alega que o caso teria sido orquestrado pelo mestre do navio Prazeres, que tinha “conhecida inimizade” pelo réu, pois queria o tal capitão “gastar com excessiva largueza os mantimentos da despensa” ⁴³² e o réu zeloso do seu ofício tratava de administrar sem estrago e excesso os mantimentos. Então o capitão do Prazeres teria em conluio com o capitão

⁴²⁸ ANTT. Feitos Findos, Conservatório da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç1, n.º 4, cx. 1, f. 49 verso.

⁴²⁹ Ibidem, f. 50.

⁴³⁰ Ibidem, f. 51.

⁴³¹ Idem.

⁴³² Idem.

do Luz, armado contra o réu. Mesmo que a época, segundo relatos das testemunhas os dois estivessem “divorciados”, o capitão do Luz, querendo se isentar da “mácula” e má fama de ter sido encontrado contrabando no seu navio, topou se unir ao seu companheiro e “se viram em benefício próprio e grave prejuízo do réu” ⁴³³.

Apesar dos argumentos consistentes da defesa, o processo contou com diversas apelações até a sentença final. Na última apelação, irá a defesa declarar que “o embargante é um homem casado nesta Corte com filhos: acha-se pobre e preso e ficará inteiramente destruídíssimo, havendo-se dele o dobro, que certamente não deve porque não é o cúmplice daquele contrabando” ⁴³⁴. Por fim, em 29 de abril de 1775, João Marques é absolvido, pois havia dúvidas das autoridades quanto a autoria do crime e nesse caso, não deveria então ser o despenseiro condenando. No entanto, ficou o mesmo encarregado do pagamento das custas do processo como era de costume.

O outro caso trata-se de uma apelação crime onde era apelante a justiça e o procurador fiscal da direção subalterna de Pernambuco contra o réu Eusébio Alvarez da Costa. O caso é o seguinte: o réu que era alferes de auxiliares tinha em seu poder uma portaria passada pela Companhia geral, pois há alguns anos atrás tinha auxiliado aquela empresa a resgatar uns escravos que haviam sido furtados. Como sabia onde estes escravos estavam, todos já em poder de terceiros, cedeu a direção tal documento para que o alferes auxiliado por militares fizesse o resgate dos tais escravos.

O réu então é acusado de continuar a se utilizar desta portaria em benefício próprio. Isso porque, fingindo ser agente da direção da Companhia Eusébio Alvarez prendia comerciantes e mascates que vinham da Bahia trazendo contrabando e para solta-los exigia pagamento, também em produtos vedados. Diz o procurador fiscal da Companhia que o réu era acostumando a cometer “similares malefícios” que eram públicos e notórios nas freguesias de Ipojuca, Cabo e Sirinhaem e ainda “que o réu vive destas e de outras ladroeiras fazendo-se agente da direção e intimidando com a portaria do senhor general” ⁴³⁵.

O caso específico, que é objeto desta apelação envolve o mascate João Manoel que trazendo fazendas de contrabando da Bahia para Pernambuco foi apreendido pelo réu que se fez passar na ocasião por oficial da Companhia apresentando a portaria que possuía. O mascate segundo a denúncia foi libertado pelo réu mediante pagamento feito através de “duas

⁴³³ Idem.

⁴³⁴ Ibidem, f. 92 verso.

⁴³⁵ ANTT. Feitos Findos, Conservatório da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mc1, n.º 10, cx. 1, f. 9.

peças de riscado da Índia e uma letra de 14 ou 16 mil que devia João Paes filho de dona Joanna moradora na lagoa do Cabo”⁴³⁶. Tendo o crime sucedido em julho ou agosto do ano de 1776. Foi então Eusébio Alvarez preso, para que se tirasse devassa do caso.

Praticamente todas as testemunhas de acusação irão afirmar a mesma coisa sustentando a versão descrita acima, afirmam que apresentando o réu a portaria para o mascate João Manoel, que trazia produtos vedados da Bahia, só o autorizou a passar quando este lhe deu duas peças de riscado e umas letras. Algumas testemunhas como, Ignacio Correa Teixeira⁴³⁷, por exemplo, irão declarar que uma dessas peças de riscado teria sido comprada pelo réu. Versão reforçada também por Jeronimo José Cavalcanti, que inclusive assegura ter tentado comprar do mascate o mesmo tipo de peça de riscado que Eusébio Alvarez havia adquirido pelo valor de sete patacas e meia⁴³⁸.

Os depoimentos das testemunhas de defesa irão se encaminhar no sentido de informar que o réu era um homem íntegro, respeitado e estimado por seus superiores e que já havia prestados serviços a Companhia no caso do furto dos escravos, e ainda que não acreditavam ser Eusébio Alvarez um contrabandista. Várias testemunhas, como Manoel José dos Santos, por exemplo, alegam que o comandante da freguesia do Cabo era inimigo do réu. Algumas testemunhas vão além, como é o caso de José Correia Faria e declaram ser aquele comandante “costumado a caluniar a todos e que o mesmo comandante auxilia e dá passagem aos contrabandistas”⁴³⁹.

A defesa do réu se inicia como uma afirmação polêmica e que vem corroborar o nosso entendimento de que os contrabandos durante o período de vigência da Companhia Geral foram uma prática comum e amplamente disseminada, tanto no grosso trato como no miúdo, além disso, reforça também nosso argumento que o litoral sul da capitania era abundantemente frequentado pelos contrabandistas. Declara a defesa que “se houvesse de proceder o juízo contra todas as pessoas, que não delatam o contrabandista, e deixam passar os contrabandos, a maior parte delas de fora desta Praça até a vila de Penedo deveriam ser punidas”⁴⁴⁰ isto porque, ainda segundo a defesa as pessoas não “delatam os contrabandistas, e deixam passar os contrabandos”⁴⁴¹.

⁴³⁶ Ibidem, f. 8.

⁴³⁷ Ibidem, f. 24 verso.

⁴³⁸ Ibidem, f. 23 verso.

⁴³⁹ Ibidem, f. 29 verso.

⁴⁴⁰ Ibidem, f. 37.

⁴⁴¹ Idem.

Continua afirmando que todos na praça sabiam disso e que era impossível que o procurador fiscal da Companhia desconhecesse tais fatos. Atestam ainda “que muito, e muitos contrabandos estão entrando todos os dias nesta vila, e hão de entrar, enquanto existir a Companhia, sem que ninguém delate os contrabandistas” ⁴⁴². E que o réu só foi denunciado, pois possuía inimigos. Sustentavam a versão de que tudo foi arquitetado pelo comandante da freguesia do Cabo, que era “declarado inimigo do réu” e que induzira aos outros a testemunhar contra o alferes. Eram então as testemunhas compradas e seu juramento de nenhum valor.

Declaram, além disso, que o réu só fez uso da portaria expedida pela Companhia no caso da apreensão dos escravos “e não cuidou nunca em fazendas de contrabandistas por não ter ordem para isso e menos os auxiliou porque é zeloso do serviço da Direção e não adversário dela” ⁴⁴³. Afirmam ainda que o Eusébio Alvarez, nunca apreendeu contrabandista nenhum, nem fazendas de contrabando e que nem mesmo conhecia o mascate citado no caso e que se o tivesse apreendido não seria capaz de soltá-lo “pelo donativo de duas peças de riscado e 16 letras” ⁴⁴⁴.

Outro ponto interessante da defesa versa sobre a condição e a qualidade do réu. Declaram então que o mesmo era alfares de auxiliares e que era notório a todos que “nasceu nobre e abastado, e sempre teve o que comer, e não precisava de furtar para isso” prosseguem afirmando que “a sua conduta sempre se conformou a nobreza do seu nascimento e as leis divinas e humanas” ⁴⁴⁵. Com este argumento a defesa busca se utilizar da condição do réu para contestar a denúncia, deixando claro que além de não precisar cometer contrabandos, esse tipo de atitude não condizia com a honra esperada de sua ascendência nobre.

Apesar das denúncias do procurador fiscal da Companhia, os argumentos da defesa acabam vingando e o réu é absolvido em maio de 1778, ficando ele responsável por pagar apenas as custas do processo, como era de costume. Como podemos observar boa parte dos casos detalhados até o momento, no grosso trato ou no miúdo acabaram por inocentar seus réus, mesmo quando se sabia publicamente que aqueles homens eram reconhecidos contrabandistas. Isto porque, as apreensões em sua maioria eram feitas preventivamente, ou seja, antes do crime realizar-se. Fato que usarão os réus a seu favor para afirmar não serem as provas conclusivas. Para o comércio feito nos “interiores” o artigo 25 dos estatutos será

⁴⁴² Idem.

⁴⁴³ Ibidem, f. 11.

⁴⁴⁴ Idem.

⁴⁴⁵ Idem.

amplamente utilizado nas defesas para isentar os comerciantes que negociavam naquelas paragens.

O desenrolar dos casos revelam além de interessantes e importantes detalhes da prática de comércio ilícito ao longo do período de atuação do exclusivo comercial da Companhia, a dificuldade de se reprimir e castigar aquele tipo de ação. Pois, além da grande dificuldade de se monitorar uma área tão vasta e de se controlar um comércio que acontecia por vários meios e formas, dificilmente a apreensão configurava flagrante. Desenvolveremos melhor este tópico no próximo capítulo.

Destacamos também que dentro do conjunto de atividades comerciais ilícitas desenvolvidas na capitania, o comércio com navios estrangeiros estará presente de forma abundante ⁴⁴⁶. Em 1770, por exemplo, o governador de Pernambuco relata ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, ter apreendido papéis em poder de Henrique José Colaço, onde constava um grande volume de contrabandos e negócios feitos por ele com navios estrangeiros no Ceará. O governador passa cópia neste ofício de todas as “compras e vendas que no Ceará Grande, debaixo de pretexto de arribada forçada fizeram” ⁴⁴⁷ os comerciantes estrangeiros.

Estes negócios ainda segundo José Cesar, foram feitos “em prejuízo dos negociantes deste continente e Companhia Geral e Reais direitos de sua majestade” ⁴⁴⁸, pois, da capitania do Ceará tinham levado “dinheiro, ouro em pensas, como também quinze mil rolos de paus de tintas e obra, mais duzentos e cinco arrobas de papaconha, sessenta e oito de resina e gomas e quinhentos e noventa e quatro couros em cabelo” ⁴⁴⁹ como se pode ver nos documentos anexados. Nestes papéis constam também as mercadorias em sua maioria importadas, introduzidas ilegalmente nas terras do Ceará, como queijos, fitas de algodão, facas, tecidos diversos, enxofre, pólvora entre outros.

Atestam esse fluxo também a preocupação constante das autoridades locais com embarcações estrangeiras que estando destinadas a outros portos do Estado do Brasil acabam arribando em Pernambuco devido as más condições do tempo ou pela necessidade de reparar avarias. Como ocorre, por exemplo, em 1761 quando três naus inglesas da Companhia Oriental dão fundo em Recife em virtude de problemas na embarcação. Para evitar os

⁴⁴⁶ Os documentos que comprovam este fluxo são muitos e estão disponíveis nos avulsos do arquivo histórico ultramarino - AHU para a capitania de Pernambuco.

⁴⁴⁷ AHU – PE, Cx. 110, D.8493.

⁴⁴⁸ Idem.

⁴⁴⁹ Idem.

descaminhos, o governador publica bando em praça pública esclarecendo que era proibido a pessoas de qualquer condição ou qualidade fazer qualquer tipo de comércio com aquela embarcação por “ser com elas inabilitadas toda compra ou negociação mercantil, pública ou oculta, grande ou pequena de gêneros comerciáveis estrangeiros” ⁴⁵⁰.

Ainda no mesmo documento afirma o governador que o contrabando era um dos delitos mais “perniciosos entre os que infectam o Estado, dos que se fazem a sociedade civil mais odiosos” ⁴⁵¹ continua alegando que aquele tipo de prática se fazia não só contra o Erário régio, mas também em ruína do comércio local e prejuízo do mesmo. Pois, os contrabandistas vendem seus produtos com diminuição de preços já os comerciantes legais ficavam com “suas fazendas empatadas [...] sem ter quem as compre” ⁴⁵². Adverte então o governador que quem fosse pego fazendo tais negociações ilícitas seria julgado em todas as penas cabíveis e quem fizesse denúncia receberia “parte competente” como premiação.

A preocupação das autoridades para que não houvesse contrabando com navios estrangeiros na Costa da capitania era tão grande, que em alguns casos era tirada uma devassa para se averiguar se os motivos alegados pela tripulação para fazer parada em território pernambucano eram verdadeiros. Esse é o caso do bergantim inglês denominado Sabina que arribou no porto de Cabedelo na Paraíba “para se refazer de coisas necessárias” ⁴⁵³, no ano de 1776. Logo o governador da Paraíba passa ordens para que alguns soldados verifiquem a embarcação e a conduzam para fortaleza de Cabedelo, onde ficaram “debaixo de artilharia” e posteriormente se procedeu uma devassa para verificar se a arribada era realmente necessária. Durante o tempo em que esteve naquele porto as mercadorias da embarcação foram transferidas para armazéns onde ficaram sob constante vigilância para que não “se descaminhasse coisa alguma” ⁴⁵⁴.

Além do comércio direto, as fazendas estrangeiras também chegavam a Pernambuco através de embarcações vindas da Bahia. Isso é o que afirma Martinho de Melo e Castro, secretário da Marinha e Ultramar em ofício destinado ao governador de Pernambuco, José Cesar de Meneses. Neste documento o secretário irá afirmar ser de conhecimento geral no reino “as escandalosas relaxações com que nesses portos (Pernambuco) se introduzem

⁴⁵⁰ AHU – PE, Cx. 95, D.7497.

⁴⁵¹ Idem.

⁴⁵² Idem.

⁴⁵³ AHU – PE, Cx. 122, Doc. 9339.

⁴⁵⁴ Idem.

fazendas de França, de Inglaterra e de Holanda”⁴⁵⁵, segue dizendo que as tais fazendas eram extraídas da Costa da Mina e chegavam a Pernambuco “introduzidas pela Bahia e por navios de comércio que dessa capitania vão aquela Costa”⁴⁵⁶.

Como vimos o contrabando de mercadorias, ou melhor, o potencial comércio de produtos contrabandeados, será uma prática extensiva durante todo o período de existência da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Várias eram as “modalidades” desse tipo de comércio, que podia ser realizado no grosso trato ou no miúdo, praticado através das rotas que ligavam Pernambuco e Bahia pelo sertão ou ainda pelo litoral, esse comércio era heterogêneo e envolvia diversos personagens. Desde os grandes comerciantes passando pelos indivíduos comuns que viam nos descaminhos oportunidade de amealhar algum recurso, chegando aos estrangeiros de diversas nações que frequentavam o litoral da capitania trazendo produtos europeus e levando em contrapartida as mercadorias da terra.

3.3 Fechando o ciclo: o contrabando ganha as ruas

Agora que já conhecemos as rotas, os casos e as mercadorias que circulavam entre as praças de Bahia e Pernambuco, nos resta tentar esclarecer como estes produtos ganhavam as ruas e iam parar nas mãos dos compradores finais. Durante nossa pesquisa nas fontes primárias, descobrimos que alguns destes comerciantes envolvidos nos circuitos ilícitos estavam associados a falsificadores de selos reais, como nos revelam dois documentos coletados do nosso acervo.

O primeiro caso é do ano de 1770, trata-se de uma carta anônima escrita no Recife endereçada ao secretário de Estado do Reino e das Mercês, o Conde de Oeiras. O denunciador além de falar sobre o comércio ilegal praticado nos portos do sertão afirma que “se introduz aqui inumeráveis fazendas sem despacho pelos mesmos navios da Companhia”⁴⁵⁷ continua explicando que “o contrabando leva quantas meias sobras há nesta terra e ouro velho que podem adquirir, para a Bahia e o Rio de Janeiro vai o dinheiro provincial, para se empregarem em fazendas, que se introduzem nesta praça por contrabando”⁴⁵⁸, completa dizendo que as

⁴⁵⁵ Cf. AHU – PE – Códice 583, fls. 202-203 apud DIAS, Érika. Comunicação entre os poderes do centro e os locais: uma análise da correspondência trocada entre o secretário da Marinha e Ultramar e o governo da capitania de Pernambuco. In: ALMEIDA, Suely. SILVA, Gian Carlo de Melo. SILVA, Kalina Vanderlei. SOUZA, George F. Cabral. (Orgs.) **Políticas e estratégias administrativas no mundo atlântico**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012. P. 225.

⁴⁵⁶ Idem.

⁴⁵⁷ AHU – PE Cx. 128 D. 9737.

⁴⁵⁸ Idem.

ditas fazendas “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” ⁴⁵⁹.

Em ofício escrito pela Junta da Companhia sediada em Lisboa no ano de 1778, um caso correlato é denunciado. Afirma-se neste documento a existência em Recife de um homem chamado Manoel Correa de Mendonça que foi preso no ano de 1772, por selar fazendas contrabandeadas na sua casa ⁴⁶⁰. Podemos inferir através dos dados como se comportavam estas redes mercantis de contrabando que buscavam se agrupar a falsificadores na intenção de fazer com que os produtos ilícitos circulassem livremente na praça mercantil pernambucana e pudessem, por exemplo, ser vendidos sem maiores problemas nas lojas da praça.

Além da venda nas lojas, quando feito em pequeno porte, muito provavelmente estas mercadorias ganhavam as ruas através das bocetas das negras de ganho, apesar da prática ter sido proibida por postura do ano de 1744, a venda desses produtos através dessas intermediárias ainda constituía-se em atitude cotidiana como nos esclarece carta dos oficiais da câmara de Olinda escrita no ano de 1769 e endereçada a Corte.

Nesta carta os oficiais apelam ao Rei pelo relaxamento da medida, pois afirmam ser aquele comércio essencial para a sustentação de famílias por ser o ato de “comprar e vender” o “único recurso que há no Brasil” ⁴⁶¹. O documento esclarece ainda que este tipo de comércio era um hábito da capitania, como os próprios camarários afirmam “estilo da terra” antes da pragmática as pretas cativas vendiam pelas ruas “toda a qualidade de vendas de frutos, legumes, doces” ⁴⁶² e com o decurso do tempo foram incrementados a este comércio “fitas de seda, fazendas de algodão da Índia, bertanha, aniagem” ⁴⁶³.

Outro documento confirma essa dinâmica mercantil, em ofício do ano de 1778 da Junta da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba ao governador de Pernambuco, declara a junta saber que “os ricos e poderosos dessa terra (Pernambuco), trazem duas, três escravas a vender pelas ruas em bocetas” ⁴⁶⁴ continuam afirmando que “cada uma é uma loja, os melhores gêneros e fazendas, as quais recebem dos navios que vão a este porto” concluindo o documento a Junta faz questão de destacar que “por ordem de sua majestade é proibido andar-

⁴⁵⁹ Idem.

⁴⁶⁰ AHU – PE Cx. 128 D. 9737.

⁴⁶¹ AHU – PE Cx. 107 D. 8312.

⁴⁶² Idem.

⁴⁶³ Idem.

⁴⁶⁴ AHU – PE, Cx. 128 D. 9737.

se vendendo desta forma pelas ruas”⁴⁶⁵. O apelo feito pela câmara, bem como, a denúncia da Junta da Companhia Geral são demonstrativos da persistência desse comércio, que ligava os principais homens de negócio da praça pernambucana a estas intermediárias de cor.

Respondendo a este ofício também no ano de 1778, o governador José Cesar de Meneses, confirma a afirmação da Junta lisboeta. Declara a autoridade que tal costume era praticado na Praça, e pelo que havia apurado não era coisa moderna. De acordo com os dados colhidos por ele, os governadores que o haviam precedido e os ministros que os auxiliavam nunca haviam impugnado tal ação, afirma ainda que “as câmaras concedem licenças as escravas que vendem dessa forma pelas ruas”⁴⁶⁶. Acreditava o governador que isso ocorria, pois “nem o artigo 18 da pragmática de 1749, que proíbe vender fazendas pelas ruas em caixas ou trouxas nas cidades ou vilas desse Reino nem a declaração feita ao mesmo inciso no alvará de 21 de abril de 1751”⁴⁶⁷ determinavam expressamente que tal proibição se estendia as conquistas. A falta de uma legislação específica para a colônia acabava neste caso criando uma brecha para a continuidade daquele procedimento na capitania pernambucana.

Também encontramos relatos na historiografia que compravam o costume local de mulheres de cor, andarem pelas ruas a vender uma infinidade de produtos, inclusive contrabandos. A historiadora Suely Almeida se dedica em artigo intitulado “Histórias de gentes sem qualidade: Mulheres de cor na Capitania de Pernambuco no século XVIII”, a recompor as tramas comerciais que essas intermediárias estavam envolvidas. Sobre os produtos que transitavam por entre cestos, bocetas e tabuleiros nas ruas do Recife irá afirmar a autora que:

Tanto nos tabuleiros como nas tabernas vendia-se de tudo: comida, bebida, roupas, pólvora, armas, ferramentas, utensílios domésticos, alguns artigos de luxo, como tecidos finos, joias e coisas de toucador. Essas vendas ou tabernas se constituíam em espaços intermediários entre a legalidade e a ilegalidade⁴⁶⁸.

Para o contrabando de escravos, nossa hipótese baseada na análise a documentação, é que muito provavelmente antes de vir para a capitania boa parte da escravaria já estava encomendada e negociada, dada a dificuldade de fazer entrar e se esconder uma grande quantidade de pessoas na capitania sem ser notado. Apesar de encontrarmos vários

⁴⁶⁵ Idem.

⁴⁶⁶ AHU – PE, Cx. 130, D. 9823.

⁴⁶⁷ Idem.

⁴⁶⁸ ALMEIDA, Suely. Histórias de gente sem qualidade: mulheres de cor na capitania de Pernambuco no século XVIII. In: CABRAL, Flávio José Gomes; COSTA, Robson. **História da escravidão em Pernambuco**. Editora Universitária/UFPE, 2012. P. 52.

documentos que fazem referência ao comércio descaminhado de escravos durante o período da nossa pesquisa, não achamos referência alguma quanto a qualquer tipo de feira de venda de escravos extralegal, ou coisa parecida, o que nos leva a crer que de fato aquele tipo de negociação era feita em sua maioria de forma antecipada.

Quanto as caixas de açúcar e outras mercadorias que saiam de Pernambuco e iam para Bahia, a documentação não oferece maiores detalhes. Isto porque como já dito aqui, a praça comercial da Bahia não estava sujeita ao regime de exclusivo comercial, dessa forma o trânsito de produtos e negócios era feito de maneira mais livre. Além disso, como também já visto anteriormente, as autoridades baianas de maneira geral, pareciam não se importar muito com o trânsito comercial que ligava as duas capitanias, autorizando a introdução das mercadorias oriundas destes negócios sem grandes problemas.

4 CONTRABANDO: COMBATE E COMPLEXIDADE DO ESQUEMA

4.1 O “*pernicioso comércio*”: ações e medidas repressivas

O contrabando será uma constante durante os vinte e um anos de existência da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, causando graves prejuízos aos comerciantes lisboetas donos da maior parte de suas ações. Essa prática será alvo de grande preocupação por parte da coroa e da Junta da Companhia sediada em Lisboa ⁴⁶⁹, sendo um assunto recorrente na documentação. Conseguimos localizar junto ao nosso acervo, uma série de ofícios e cartas trocadas entre as autoridades locais e o Reino, ao longo de todo o período de monopólio exercido pela empresa que tratam sobre o tema, demonstrativos da importância e proporção que os contrabandos assumiram durante aquele período.

A preocupação do Reino em evitar e conter os contrabandos na capitania pernambucana se dará a partir dos primeiros anos de funcionamento da Companhia, revelando que a prática clandestina se instalou contemporaneamente ao funcionamento da empresa. Alertamos que o teor dessa documentação por vezes se tornará repetitivo, de qualquer forma, optamos por trabalhar com uma significativa variedade de documentos não só para reforçar nosso ponto, como também para demonstrar que os problemas envolvendo as transações descaminhadas persistiram ao longo dos anos de existência do monopólio.

De acordo com Antonio Manuel Hespanha devido a uma série de limitações enfrentadas pelo Reino, a aplicabilidade de penas dentro do sistema punitivo régio português era reduzida. Afirmo o autor que o modelo de poder coercitivo exercido por Portugal evitava ao máximo a consumação da punição, sendo a disciplina social garantida por “mecanismos quotidianos de controlo”, tendo como fim a defesa da supremacia simbólica do Rei. Dessa forma, a concessão do perdão real em alguns crimes acabava por se tornar estilo, expediente rotineiro. Hespanha assegura que esta realidade só será alterada de maneira efetiva em

⁴⁶⁹ A Junta da Companhia Geral estava sediada em Lisboa, e representava dentro da estrutura administrativa da empresa, a escala máxima de poder, era o centro decisório da Companhia e possuía competência deliberativa. A Junta era composta por um provedor, dez deputados e três conselheiros eleitos entre os principais acionistas da empresa para mandatos a priori de três anos. A Companhia possuía ainda duas outras administrações, uma na cidade do Porto e outra em Recife, conhecidas como “direções” cada uma delas possuía um intendente e seis deputados. Estas direções eram subordinadas a Junta administrativa de Lisboa. Sobre isto ver: JÚNIOR, José Ribeiro. **Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 1976; CARREIRA, Antonio. **As Companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba**. Lisboa: Presença, 1982.

meados do XVIII com a ascensão do despotismo iluminado, período que compreende o marco cronológico desta pesquisa ⁴⁷⁰.

Apesar da Companhia possuir um juízo privativo e de alguns casos, como demonstrado no capítulo anterior, acabarem por após as investigações inocentarem os réus, é notória a atenção que o Reino irá demandar aos casos de contrabando ocorridos durante o seu funcionamento. A comunicação oficial estabelecida entre os governadores da capitania e o ministro do Estado da Marinha e Ultramar nos demonstra como a metrópole buscou instruir seus agentes locais para atuarem na coibição e punição dos diversos personagens envolvidos nos esquemas ilícitos.

Já em 1763, encontramos ofício enviado a Corte pelo governador Luís Diogo Lobo da Silva, onde o oficial régio comunica ao Conselho Ultramarino as medidas que vinha tomando para reprimir a “prejudicial transgressão” ⁴⁷¹, que segundo o mesmo havia causado “quase uma total extração do dinheiro provincial”. Afirma o governador ter mandando o procurador fiscal da Companhia bem como o juiz da alfândega daquela Praça darem buscas nas lojas suspeitas, a fim de que se cumprisse o que determina o artigo 34 do documento de instituição da Companhia Geral ⁴⁷².

No mesmo ofício Luís Diogo Lobo busca esclarecer junto ao Reino, qual o procedimento adotar em caso de apreensão de mercadorias fruto de denúncias, que se encontravam sem selo, ou seja, produtos que ainda não haviam pago os reais direitos em nenhum porto. A dúvida do governador era se mesmo nestes casos, deveriam os denunciante receber a parte que lhes era devida seguindo o que estabelecia o artigo 34 do documento de instituição da Companhia ⁴⁷³. Destacamos que a dúvida das autoridades em relação ao que fazer com os frutos das apreensões será corriqueira. Isto porque o documento de instituição da

⁴⁷⁰ HESPANHA, Antonio Manoel. O direito penal da monarquia corporativa. In: _____. **Caleidoscópio do Antigo Regime**. São Paulo: Alameda, 2012. P. 129-164.

⁴⁷¹ AHU-PE – Cx. 99, D. 7757.

⁴⁷² Idem.

⁴⁷³ O artigo 34 do documento de instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba determinava que: “Nenhuma pessoa de qualquer qualidade ou condição, que seja, poderá mandar, levar ou introduzir as sobreditas fazendas secas ou molhadas, nas ditas capitanias, nem tão pouco extrair os gêneros da sua produção, a menos que não seja na forma acima referida, sob pena de perdimento das fazendas e gêneros e de outro tanto quanto importar o seu valor. *Sendo tudo aplicado a favor dos denunciante, que poderão dar suas denúncias em segredo ou em público*. Neste Reino diante dos juízes conservadores de Lisboa e do Porto; e em Pernambuco diante do Juiz Conservador da mesma Companhia; os quais todos farão notificar as denúncias aos procuradores da Companhia para serem partes nelas; tudo de baixo das penas acima declaradas”. (Grifo nosso). Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa - Oficina de Miguel Rodrigues, impressor do Eminetíssimo Cardial Patriarca, 1759. Acervo: BRASILIANA - Coleção de livros sobre o Brasil. Disponível em: <http://docvirt.com/DocReader.Net/DocReader.aspx?bib=LIVROSMP&Pasta=&pesq=rio%20sao%20francisco>. Acessado em: 05/05/2017.

Companhia que balizava tais questões não contemplava a diversidade de situações encontradas pelos oficiais régios no cotidiano ⁴⁷⁴.

De acordo com o artigo 34, nenhuma pessoa poderia introduzir nas terras exclusivas da Companhia nem enviar dela para outras localidades nenhum tipo de gênero, exceto nos casos dos comerciantes que negociavam no “miúdo”, como autorizava o artigo 33 ⁴⁷⁵, sob pena de perdimento das fazendas ou de seu valor, como já explicitamos anteriormente. Quem estivesse disposto a denunciar tais contrabandos, o que poderia ser feito em segredo ou publicamente, levaria a terça parte dos rendimentos feitos com aquela apreensão. O prêmio era uma forma de incentivar as denúncias na capitania, já que, sem elas o trabalho dos oficiais régios ficava bastante dificultado. No entanto, fazer estas denúncias requeria coragem, pois invariavelmente, violências e represálias eram sofridas pelos denunciadores ⁴⁷⁶.

A prática de reservar quotas sobre o espólio do contrabando aos que contribuísssem para sua apreensão era comum não só na colônia brasileira como na América hispânica. Ao tratar sobre os descaminhos do ouro e diamantes na região das Minas setecentistas, Isnara Pereiro Ivo irá afirmar que uma das estratégias adotadas pela Coroa ao decorrer do século XVIII, para tentar conter os contrabandos na região era a de destinar a terça parte do material apreendido ao funcionário régio que fizesse a *tomadia* ⁴⁷⁷. Falando sobre os contrabandos

⁴⁷⁴ Em diversos documentos oficiais trabalhados ao longo deste texto, solicitam as autoridades coloniais ao Reino, que se mandem instruções do que fazer com as mercadorias apreendidas. Ao que tudo indica quando os confiscos aconteciam independentemente de denúncias, os gêneros apreendidos eram levados aos armazéns da Companhia. Porém nem sempre os oficiais tinham certeza do que fazer com os frutos das apreensões, como por exemplo, é o caso de uma carga de couros e tabaco apreendida por José Cesar de Meneses em 1778, tirado de uma sumaca que fazia contrabandos com a Costa da Bahia. Apesar de ter remetido os tabacos e os couros para os armazéns da Companhia, o governador solicita lhe seja esclarecido pela Corte, se aquela direção deveria pagar pelos ditos gêneros ao Erário Régio, pois parecia ao governador “pertencer este sequestro mais a S. Majestade do que a direção”. Fonte: AHU – PE, Cx. 129, D. 9771.

⁴⁷⁵ Como já visto no segundo capítulo deste trabalho, de acordo como artigo 33 do documento de instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, a empresa autoriza que os comerciantes da terra continuassem a fazer seus negócios no “miúdo”, ficando reservado a Companhia o comércio de grosso trato que em Pernambuco começava no valor de cem mil reis. Fonte: Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa - Oficina de Miguel Rodrigues, impressor do Eminentíssimo Cardial Patriarca, 1759. Acervo: BRASILIANA - Coleção de livros sobre o Brasil. Disponível em: <http://docvirt.com/DocReader.Net/DocReader.aspx?bib=LIVROSMP&Pasta=&pesq=rio%20sao%20francisco>. Acessado em: 05/05/217.

⁴⁷⁶ Em ofício do ano de 1780, o governador José Cesar de Meneses, ao falar sobre caso ocorrido no mesmo ano na capitania, afirma ter sido assassinado o soldado Ignácio Tavares do Regimento do Recife e na mesma ocasião foi espancado violentamente o soldado Francisco Antônio Ribeiro do mesmo Regimento ao irem à praia da Penha (Recife), examinar uma jangada vinda da Bahia cheia de contrabandos. Atesta ainda o governador que durante estas diligências era comum que houvesse certa resistência por parte dos contrabandistas. Declara também neste documento, ter feito pagar recentemente a soldados que haviam denunciado novo crime de contrabando, a terça parte do fruto da apreensão no valor de 270,259 mil reis a fim de “animar a tropa e cuidarem em fazer melhores diligências”. Fonte: AHU-PE, Cx. 138, D.10250.

⁴⁷⁷ IVO, Isnara Pereira. **Homens de Caminho**: Trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América Portuguesa. Século XVIII. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012. P. 288.

realizados no porto de Buenos Aires do século XVII, Rodrigo Ceballos também irá atestar que se tinha o costume naquela localidade, de recompensar o denunciador de “tratos realizados sem permissão real”⁴⁷⁸, com ao menos um terço do valor apreendido.

Voltando a nossa narrativa, em 1769, o então governador de Pernambucano, Conde de Povolide anuncia ao Reino a grande “ousadia com que se estavam praticando tão escandalosas negociações quase a minha face e de todos os ministros desta capitania”⁴⁷⁹. De acordo com o Conde, devido à falta de denúncias se introduziam na área exclusiva da Companhia “fazendas secas por negociantes da Bahia em alguns portos desta capitania” ainda segundo o governador os mesmos negociantes extraíam gêneros da terra para a capitania vizinha em “prejuízo grave dos direitos reais”⁴⁸⁰. Neste mesmo ofício o oficial régio, relata como atuavam aqueles grupos empenhados no trato ilícito e os cuidados que vinha empregando na contenção de tais práticas assegurando ter recomendado aos capitães mores e regentes de distrito a maior vigilância “para evitar a travessia de semelhantes negociações”⁴⁸¹.

Neste mesmo ano é enviada resposta ao governador em Pernambuco, em forma de minuta do Rei D. José I. Ordenava-se que para se evitar os “prejudicialíssimos empates que tem experimentado a Companhia”⁴⁸² se executasse na capitania, pela figura do Juiz conservador da Companhia Geral, todas as leis e ordens referentes a repressão do contrabando. Pedindo que se desse especial observância ao alvará régio expedido no dia 14 de novembro de 1757⁴⁸³, onde se ampliavam os parágrafos que tratavam sobre o tema nas Comarcas do Reino e em seus domínios ultramarinos.

Em 1770, era a vez de Manoel da Cunha Meneses, relatar o insucesso na repressão contra os descaminhos que naquelas paragens se estabeleciam. Segundo o governador não havia meios “para que estes contrabandos se possam evitar”⁴⁸⁴. Prosseguindo seu relato o capitão general afirma que o motivo das fazendas da Companhia estarem “empatadas” nos armazéns era que nos sertões daquela capitania havia uma “grande multiplicidade”⁴⁸⁵ das mesmas fazendas que adentravam via contrabando, o território monopolizado através do Rio de São Francisco. Explica ainda a dificuldade em se mandar fiscalizar aquelas “remontadas

⁴⁷⁸ CEBALLOS, Rodrigo. Extralegalidade e autotransformação no porto: a presença portuguesa na Buenos Aires colonial (século XVII). *Fronteiras*, Dourados, MS, v. 11, n. 19, p. 229-248, jan./jun. 2009. P. 288.

⁴⁷⁹ AHU – PE Cx. 107 D. 8284.

⁴⁸⁰ Idem.

⁴⁸¹ Idem.

⁴⁸² AHU – PE, Cx. 107, D. 8276.

⁴⁸³ Não foi possível identificar tal alvará junto ao nosso acervo documental.

⁴⁸⁴ AHU – PE Cx. 108, D. 8371.

⁴⁸⁵ Idem.

paragens”, de acordo com o governador “não há sujeitos que bastem para em tão longas distâncias fazerem a sua obrigação de impedir as ditas passagens” ⁴⁸⁶ e mesmo que houvessem “seria necessário uma importante soma de ordenados da real fazenda para lhe satisfazer as despesas precisas nas dilatas viagens” ⁴⁸⁷.

Percebemos que as dificuldades encontradas pelos governadores pernambucanos e os ministros do Conselho Ultramarino nos combates aos contrabandos, em muito se aproximam dos desafios enfrentados pela Coroa e pelos oficiais régios envolvidos na administração das Minas de ouro. Isto é que o nos sugere os atuais trabalhos dedicados a explorar os circuitos mercantis desenvolvidos nas regiões mineiras, que apontam para os grandes descaminhos de minerais realizados naquelas plagas. Desde cedo, a Coroa buscou montar todo um aparato fiscalizador com o intuito de conter a sangria que ofendia a Real Fazenda. De acordo com a historiadora Isnara Pereira Ivo, a região do São Francisco e suas anexas, foram as principais vias alvo de controle. Os contrabandos naquela região se davam tanto através dos caminhos e picadas de terra abertas ilegalmente ao longo das margens dos rios, “como no curso de pequenos afluentes e nos grandiosos braços d’água que alimentavam secularmente os leitos da margem direita do Velho Chico” ⁴⁸⁸.

No entanto, por maior que fosse o zelo do Reino no que diz respeito à tão importante demanda nenhuma medida adotada se mostrou completamente eficaz, isto porque os caminhos eram muitos e extensos, ainda de acordo com Ivo “os dilatados sertões abrigavam veredas que as próprias autoridades desconheciam e, talvez, por isso mesmo tentavam ampliar medidas de combate a evasão fiscal” ⁴⁸⁹. Existia uma grande preocupação por parte da Coroa com a abertura de caminhos não autorizados, o que pode ser medido entre outras coisas, pela recorrência de ordens régias que buscavam regular tal matéria.

Nota-se que tanto no caso das Minas quanto em Pernambuco, que a grande extensão do território e a falta de conhecimento sobre as vastas áreas que estavam fora do eixo litorâneo, irão dificultar sobremaneira o trabalho repressivo por parte das autoridades reais. Por maiores que fossem os esforços empregados, a contenção dos descaminhos nas condições apontadas era tarefa praticamente impossível. Não havia nenhum tipo de estrutura que permitisse o monitoramento total de áreas tão vastas. A questão da extensão territorial da

⁴⁸⁶ Idem.

⁴⁸⁷ Idem.

⁴⁸⁸ IVO, Isnara Pereira. Op. Cit. P. 289.

⁴⁸⁹ Idem.

Capitania pernambucana aparecerá em vários documentos como um dos elementos mais impeditivos para efetividade da fiscalização.

Nosso conjunto documental nos sugere um aumento do volume de contrabandos a partir de meados da década de 70 ⁴⁹⁰, o que consequentemente irá gerar uma maior preocupação por parte do Reino e das autoridades locais em tomar medidas repressivas para cessar tal fluxo. Durante esta fase esteve à frente do governo de Pernambuco, José Cesar de Meneses. Filho do conde de Sabugosa ⁴⁹¹, o governador de Pernambuco, nasceu na Bahia onde permaneceu durante a vigência do governo de seu pai como Vice-Rei do Brasil entre os anos de 1720 a 1734.

Ingressou na carreira militar e serviu em Portugal durante alguns anos, depois desse período seguiu para as Índias onde fixou residência. Foi nomeado como governador da capitania de Pernambuco em 27 de julho de 1774, permanecendo no cargo até o ano de 1787 ⁴⁹². Seu governo foi conturbado, enfrentando uma epidemia de bexigas e uma grave seca em 1776, que levou a uma fome generalizada. Em obra tradicional onde traça biografias panegíricas, Pereira da Costa afirma:

José Cesar de Meneses, pelo seu caráter enérgico, pelas suas qualidades e pela simpatia geral que angariou pelos atos de justiça do seu governo, correto e honesto, foi alvo de diferentes manifestações populares [...] ⁴⁹³.

Ao longo do seu governo, José Cesar teve de lidar com inúmeros problemas relativos às atividades da Companhia Geral em Pernambuco e suas anexas. Estando a frente da capitania durante a segunda crise por qual passava a Companhia e permanecendo até o fim de seu monopólio ⁴⁹⁴, o governador foi um ávido denunciador da má administração da empresa em Pernambuco. Devido a isto, a relação do oficial com a diretoria pernambucana não era das

⁴⁹⁰ Para mais detalhes sobre este fluxo consultar o primeiro capítulo deste trabalho.

⁴⁹¹ José Cesar de Meneses não era filho legítimo de Vasco Fernandes Cesar de Meneses, o Conde de Sabugosa. Nascido de um relacionamento do Conde com Luzia Rosa de Andrade, portuguesa que residia na Bahia o, o governador foi batizado como filho de pai incógnito, apesar de Vasco Fernandes afirmar em cartas e conversas que o mesmo era seu filho. Sobre isto ver: COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Recife: Secretaria do interior e justiça, 1951-1966. V. 6.

⁴⁹² Apesar de comumente os governadores de capitania na América Portuguesa serem nomeados para ocupar tais cargos por um período de apenas quatro anos, José Cesar de Meneses permaneceu durante treze anos a frente do governo de Pernambuco. Fato que indica uma possível habilidade pessoal do oficial em mediar os interesses locais e metropolitanos. Sobre este tema, ver: JUNIOR, José Inaldo Chaves. Biografia e micro-história: diálogos possíveis para uma história da governança no Império Português (Capitania da Parayba, c.1764-1797). **Revista Cantareira**, Rio de Janeiro, 15^o edição, jul.-dez. 2011.

⁴⁹³ COSTA, Francisco Augusto Pereira da. Op. Cit. V. 6, P. 349.

⁴⁹⁴ A segunda crise enfrentada pela empresa, ocorrida entre 1778/1780 tem início pós-morte do Rei D. José I e do quase imediato afastamento de Pombal do centro decisório do Reino. Neste momento, uma série de petições passam a ser enviadas a Rainha D. Maria I, tanto na colônia quanto no Reino pedindo a extinção dos privilégios da Companhia Geral e a volta do comércio livre.

melhores ⁴⁹⁵, com bastante constância o governador relatava ao Reino, os desmandos dos agentes locais da empresa destacando ainda o mal que tal empreendimento havia causado, de acordo com sua avaliação, as atividades comerciais na região ⁴⁹⁶.

Durante o período do seu governo a questão do contrabando ocupará lugar cativo na pauta das documentações trocadas entre o governador e o secretário de Estado da Marinha e Ultramar do Reino, Martinho de Melo e Castro. Apesar de ser da opinião que a Companhia prejudicava o comércio local, o governador seguindo as recomendações de seu cargo, buscou auxiliar sempre que possível e necessário a empresa, principalmente no que se refere ao combate dos descaminhos ⁴⁹⁷. Devemos lembrar como já apontado previamente, que de acordo com as recomendações do artigo 12 do documento de instituição da empresa, a administração da Companhia respondia diretamente ao Rei e era independente de todos os tribunais maiores ou menores, não podendo em nenhum caso se intrometer ministro ou tribunal algum em seus assuntos ⁴⁹⁸.

Devido ao caráter privativo da empresa no tocante as suas questões judiciais, ficavam os governadores e demais autoridades locais impedidos de agir com maior liberdade nas ocorrências de contrabando. É o que atesta José Cesar de Meneses, respondendo a cobrança feita pela Junta da empresa para que o oficial passasse a regular de maneira mais contundente as ingerências que cometiam os deputados da Direção da Companhia em Pernambuco e os contrabandos na região. O governador na ocasião aponta para o artigo acima de forma a atestar sua falta de jurisdição para atuar em certos casos.

⁴⁹⁵ Alguns ofícios confirmam a existência de certa animosidade entre o oficial régio e a direção pernambucana, que se queixará da falta de assistência dada pelo governador aos negócios da Companhia. Acusação que busca repetidamente o governador se defender afirmando e reafirmando em diversos documentos os auxílios que tem prestado aquela direção. Um ofício enviado pelo governador ao Reino no ano de 1775 ilustra bem esta questão. Nele o oficial régio busca esclarecer junto a Corte, as acusações feitas pelo Intendente da Companhia, o senhor Antônio José Souto, sobre sua conduta. Afirmando em tal ocasião que o tal intendente despótico e de se utilizar de seu cargo na direção daquela instituição em benefício próprio. Fonte: AHU – PE, Cx. 121, D. 9218.

⁴⁹⁶ O governador enviará a Corte uma série de correspondências ao longo de seu governo relatando o estado em que se encontrava a capitania, chegando até mesmo a fazer comparações numéricas do volume do comércio antes e depois do monopólio instaurado pela Companhia Geral. Exemplo disto é o ofício do ano de 1778, onde o oficial envia ao Reino extenso documento, onde relata não só seu ponto de vista a respeito da instituição e do que vinha obrando para acudir a Companhia durante seu governo, como também traz em anexo diversos documentos com os números referentes ao comércio dos diversos gêneros que se fazia na capitania antes e depois da criação da Companhia. Fonte: AHU – PE, Cx. 130, D. 9823.

⁴⁹⁷ AHU – PE, Cx. 130, D. 9823.

⁴⁹⁸ Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa - Officina de Miguel Rodrigues, impressor do Eminentíssimo Cardial Patriarca, 1759. Acervo: BRASILIANA - Coleção de livros sobre o Brasil. Disponível em:

<http://docvirt.com/DocReader.Net/DocReader.aspx?bib=LIVROSMP&Pasta=&pesq=rio%20sao%20francisco>. Acessado em: 05/05/217.

Em ofício do ano de 1777, onde relata a situação dos contrabandos na capitania, José Cesar aponta alternativa que acreditava ser suficiente para extinguir os contrabandos. Segundo o mesmo deveria a Companhia remeter para a capitania “os mesmos gêneros que trazem os contrabandistas e vendê-los pelo mesmo preço que os contrabandistas os vendem”⁴⁹⁹. De acordo com o governador se a Companhia assim fizesse ninguém “se incomodaria com tanto trabalho e risco a introduzi-las nem jamais se continuariam tais contrabandos”⁵⁰⁰.

Ainda neste mesmo ofício o oficial é enfático ao afirmar que “a introdução dos contrabandos nasce porque por preços mais racionáveis e diminutos se compram as mesmas fazendas de contrabandos o que não se consegue da direção”⁵⁰¹, destaca ainda o funcionário real, que as mercadorias comercializadas pela Companhia eram vendidas a preços maiores do que em todas outras Praças comerciais do Brasil que não contavam com uma empresa monopolizadora.

Outra medida eficaz para fazer cessar os contrabandos naquelas paragens, apontada pelo governador, seria a direção da Companhia começar a assistir aos lavradores da terra em dinheiro físico⁵⁰². Para José Cesar, a questão era simples, bastava passar a empresa a praticar seu comércio de forma justa, cobrando valores mais competitivos por seus gêneros europeus e fazer os pagamentos dos efeitos da terra em dinheiro, agindo a empresa desta forma, não necessitariam os fabricantes locais recorrerem a outras maneiras de obter o metal e conseguirem melhores lucros.

A questão da falta de moeda corrente será uma reclamação constante dos moradores da terra contra a Companhia. Os estatutos da empresa estabeleciam que a regulação dos financiamentos junto aos produtores ocorreria da seguinte forma: a Companhia adiantava ao produtor de couros ou açúcar a terça parte relativa a produção anual de cada um, esse adiantamento poderia ser feito em dinheiro, mercadorias ou instrumentos de trabalho. No entanto, de acordo com José Ribeiro Júnior a Companhia, buscava evitar fazer seus pagamentos em dinheiro, sobretudo para evitar que os produtores comprassem gêneros vedados através do contrabando⁵⁰³.

Em outro ofício já no ano posterior, o governador trata com maior detalhe a questão dos preços praticados pela Companhia e pelos contrabandistas. O capitão general afirma que o

⁴⁹⁹ AHU – PE, Cx. 127, D. 9670.

⁵⁰⁰ Idem.

⁵⁰¹ Idem.

⁵⁰² AHU – PE, Cx. 130, D. 9823.

⁵⁰³ JÚNIOR, José Ribeiro. Op. Cit. P. 111.

motivo dos contrabandistas venderem os seus produtos a preços menores que o da Companhia não estava relacionado à falta de pagamento de direitos ou fretes, mas simplesmente porque os negociantes envolvidos naquele trato se empenhavam em comprar seus gêneros por preços mais módicos. Razão pela qual mesmo correndo os riscos de transportarem os seus produtos “em jangadas, quase debaixo d’água sujeitas a mil avarias, e sobretudo o maior e mais formidável de todos os riscos, o do confisco” ⁵⁰⁴ conseguiam tais comerciantes vender seus gêneros por valores inferiores aos praticados pela Companhia Geral.

Em relação ao comércio de escravos, segundo o governador agia a Companhia da mesma forma prejudicial. Em documento em que detalha o número de cativos e embarcações que entraram no porto do Recife entre os anos de 1742 a 1777, José César versará sobre a questão do comércio atlântico para Pernambuco em paralelo com as praças de Bahia e Rio de Janeiro. Segundo o governador era notório que em Angola e na Costa da Mina se reservava “a flor dos escravos para os negociantes da Bahia e do Rio de Janeiro” ⁵⁰⁵, pois estes pagavam aos seus comissários africanos a dinheiro e melhores efeitos. Dessa forma, ficava relegada a Companhia Geral apenas o “refugo” da escravaria, que era composta por negros de “ruim qualidade e carestia” ⁵⁰⁶.

Diz o governador não saber com a empresa procedia em suas compras na Costa da África, no entanto, como a experiência mostrava era possível se comprar escravos contrabandeados “por uma quinta parte menos” ⁵⁰⁷ dos que os vendidos pela Companhia Geral. Além disso, como se vivia em Pernambuco uma crise de moeda física a Companhia costumeiramente mandava vender alguns de seus escravos no Rio de Janeiro “por muito menos do que nesta praça” ⁵⁰⁸, ainda segundo José Cesar, os negros que se iam vender na praça carioca eram “sempre os melhores e mais escolhidos” ⁵⁰⁹.

Dessa forma, concluía o governador que os escravos que permaneciam na capitania eram sempre os de “pior qualidade” o que acabava por provocar um “maior desembolso, a que o lavrador fica sujeito tanto no maior número que deveria comprar, quanto na qualidade” ⁵¹⁰. Segundo o funcionário real, os lavradores residentes na capitania eram forçados a substituir o plantel constantemente, pois logo “morrem pela sua ruim qualidade e moléstias

⁵⁰⁴ Idem.

⁵⁰⁵ Idem.

⁵⁰⁶ Idem.

⁵⁰⁷ Idem.

⁵⁰⁸ Idem.

⁵⁰⁹ Idem.

⁵¹⁰ Idem.

com quem já vêm contaminados”⁵¹¹, sendo vendidos aqui cinco vezes mais caros, “do que se costuma pagar os melhores da Bahia e Rio de Janeiro [...]”⁵¹².

Outra inteligente sugestão a ser empregada na repressão dos contrabandos naquela região é dada pelo Ouvidor da Comarca de Alagoas no ano de 1778. Seguindo ordens do governador José Cesar de Meneses, o oficial que fazia várias correições na área limítrofe entre Pernambuco e Bahia irá declarar ao seu superior pernambucano que o combate ao contrabando era impossível, pois para isto “seria preciso lançar um cordão de tropa por toda a praia na sua extensão de sessenta léguas”⁵¹³. Para o Ouvidor, a situação não mudaria até que se tomassem “novas providências e uma nova legislação que contenha os senhores de engenho na facilidade com que vendem suas safras inteiras conhecidamente a contrabandistas”⁵¹⁴, ou seja, de acordo com o oficial seria mais fácil se coibir a prática regulando a produção dos engenhos “era melhor que este grande e inútil trabalho que se tem em guardar sessenta léguas de praia, se tivesse em pedir contas aos senhores de engenho das suas respectivas safras”⁵¹⁵.

Este conselho é enviado pelo governador ao Reino, porém até o momento não conseguimos encontrar nenhum documento que ateste que o mesmo tenha sido colocado em prática. José Cesar demonstrava grande preocupação em relatar ao Reino sempre que possível, o trabalho que vinha executando em relação ao combate dos contrabandos no período do seu governo. Como já explicitado e declarado pelo próprio, o contrabando era “um dos principais objetos”⁵¹⁶ da “maior vigilância e cuidado”⁵¹⁷ do governador, que há muito tempo, segundo o mesmo, não cessava “de aplicar todos os meios de lhe cortar o passo”⁵¹⁸, como vinha apresentando regularmente ao Reino através de diversos documentos.

Em ofício encaminhado a Junta da empresa em Lisboa em 1778, afirma novamente o governador estar “dando providências sobre providências para evitar os contrabandos”⁵¹⁹, alegando ainda ter recomendando ordens a este respeito a pessoas “de maior satisfação e

⁵¹¹ Idem.

⁵¹² Idem. Sobre o comércio de escravos em Pernambuco durante o governo de José Cesar de Meneses, consultar: ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. SOUSA, Jéssica Rocha de. O Comércio das Almas - As rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. **Ultramares**, Maceió, v. 1, n. 3, p. 34-53, jan/jul. 2013.

⁵¹³ AHU – PE, Cx. 133, D. 10012.

⁵¹⁴ Idem.

⁵¹⁵ Idem.

⁵¹⁶ AHU – PE, Cx. 134, D. 10074.

⁵¹⁷ Idem.

⁵¹⁸ Idem.

⁵¹⁹ AHU – PE, Cx. 130, D. 9823.

confidência”⁵²⁰ e até mesmo, estar prestando repetidos auxílios de tropas pagas. No entanto, o combate aos contrabandos não era tarefa das mais fáceis, mesmo se utilizando do auxílio de tropas pagas, como atesta ter feito José Cesar de Meneses e o fizerem diversos governadores durante o período de vigência da Companhia⁵²¹, vigiar tão vasto território era impossível.

No ano de 1779, o capitão general irá remeter ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, ofício onde apresenta uma série de certidões passadas pela direção da Companhia em Pernambuco atestando o auxílio e providências dadas pelo governador em diversas diligências com objetivo de dirimir os descaminhos ao longo dos últimos anos. Neste documento encontra-se também, cópia anexa de carta circular que o governador fez correr “a todos os ministros da minha jurisdição que se achavam em ato de correição”⁵²². Nela consta com detalhe o procedimento que todos os Capitães Mores, comandantes e regentes de distrito deveriam tomar para impedir os contrabandos em seus locais de atuação.

Eram quatro os passos que deveriam ser seguidos por estes oficiais régios. Em primeiro lugar deveriam eles inspecionar todas as lojas e casas, onde houvesse suspeita da prática de contrabando, caso a suspeita se revelasse verdadeira, o fruto da apreensão deveria ser remetido ao juiz conservador que para melhor averiguação do caso deveria chamar “os venterarios do seu distrito”⁵²³ e os obrigar a declarar em segredo “se pelas suas venterias existem ou grassam alguns contrabandistas ou comissários volantes de fazendas”, havendo denúncia, deveria se proceder contra os mesmos de acordo com as leis de sua Majestade.

Em segundo lugar era responsabilidade do comandante do distrito visitar pessoalmente “todos os barcos e qualquer outra embarcação que dos portos da sua jurisdição derem entrada fazendo desta visita auto no livro competente”⁵²⁴. Especial atenção deveria ser dada aos barcos que costumavam transportar madeira para Bahia, nestes casos o despacho só deveria ser entregue ao mestre da embarcação próximo a data de saída daquele porto. Além disso, sempre que houvesse a mínima suspeita de introdução de algum ilícito, deveria o comandante do distrito enviar guardas a bordo para verificação da carga.

A terceira medida consistia em fazer chamar todos os jangadeiros das costas e praias da jurisdição por ele comandada, fazendo-os “assinar termo em que se obriguem a não

⁵²⁰ Idem.

⁵²¹ A contratação de tropas pagas para atuar na repressão aos contrabandos se fez necessária em diversas ocasiões, devido ao volume daquele comércio descaminhado e a grandiosidade territorial da capitania de Pernambuco e de suas anexas.

⁵²² AHU – PE, Cx. 132, D. 9955.

⁵²³ Idem.

⁵²⁴ Idem.

transportar efeitos a bordo do barco que não esteja franco a recebê-los para Pernambuco”⁵²⁵ e ainda deveriam orientar a estes que não respondessem “aos sinais que costumam fazer as embarcações ao largo chamando jangadas para se receberem e baldearem em terra os contrabandos”⁵²⁶. O jangadeiro que desobedece tal ordem deveria ser preso, autuado e remetido à presença do governador para que cumprisse as penas destinadas aos contrabandistas.

Por fim, deveriam os comandantes de distrito nomear em todos os “portos, barras, baías e entradas dos mares da sua jurisdição” pessoa “cuja probidade, capacidade e honra vossa mercê tenha mais conceito”. Esta pessoa seria responsável por avisar ao comandante assim que qualquer embarcação entrasse no distrito, para que o mesmo pudesse em pessoa fazer a inspeção necessária. Caso o comandante estivesse ausente e houvesse necessidade, estes “ajudantes” nomeados poderiam apreender lemes e velas de embarcações suspeitas, bem como, fazer apreensão de alguns fardos e fazendas até a volta da autoridade distrital. A carta circular termina de forma intimidadora, o governador deixa claro que a “menor omissão” a respeito desta matéria não seria tolerada, sendo punido asperamente o oficial régio que a descumprisse “não só por erro e falta do seu ofício, mas como fator e auxiliador do vil crime de contrabandista”⁵²⁷. O tom ameaçador do governador aos seus oficiais subordinados é explicado pelo conjunto documental.

Antes de darmos início a um novo tópico, vale a pena ressaltar como a questão dos contrabandos e extravios serão uma constante na história da colonização europeia na América. Dependendo do momento e da localidade os Centros irão lidar com a matéria de formas distintas. Tomemos como exemplo, o já famoso caso envolvendo os descaminhos na região fronteira do extremo Sul do Brasil. Os contemporâneos trabalhos que tratam sobre o comércio na região do Prata, irão apontar os portugueses, ou melhor, os luso-brasileiros como responsáveis por no século XVII e XVIII fomentar uma grande rede de contrabandos na região.

Falando a respeito dos negócios desenvolvidos por estes homens na Buenos Aires do século XVII, Rodrigo Ceballos irá demonstrar como estes comerciantes irão se engendrar e desenvolver redes clientelares na região, que contavam inclusive com o apoio de funcionários espanhóis, de modo a permitir que eles mantivessem seus negócios extralegais apesar das

⁵²⁵ Idem.

⁵²⁶ Idem.

⁵²⁷ Idem.

diversas medidas restritivas lançadas pelo Reino Espanhol, a fim de conter tais extravios⁵²⁸. O autor ainda chama atenção para o fato de que a Corte na Espanha não estava de todo alheia aos acontecimentos em torno da conquista buenairense, tendo ela mesma se aproveitado da situação em alguns casos⁵²⁹.

Como os novos estudos acerca dos Impérios Europeus têm demonstrado, as relações criadas em seus domínios ultramarinos irão se desenvolver de maneira distinta, atendendo a uma dinâmica própria e as estratégias políticas locais, feitas muitas vezes a revelia das disposições régias. Através desse viés de entendimento é possível compreender como mesmo após a restauração da soberania portuguesa e das intensas disputas entre as Coroas ibéricas pelo domínio da região platina, ainda era possível que luso-brasileiros e colonos espanhóis, incluindo uma gama de autoridades reais, mantivessem entre si relações comerciais que permitiram a continuação de um faustoso comércio extralegal no porto de Buenos Aires.

Continuando a tratar sobre o comércio de contrabando na região platina, vale destacar o estudo feito pelo historiador Fábio Kuhn a respeito dos descaminhos de escravos para região na primeira metade do século XVIII. Em recente artigo, o autor busca demonstrar como os comerciantes luso-brasileiros sediados na Colônia do Sacramento passaram a deter hegemonia sobre aquele negócio. Estes comerciantes segundo o autor estavam associados a homens de negócio de duas importantes Praças da América lusa, Rio de Janeiro e Salvador, eram estes comissários os responsáveis por remeter para o Sul as remessas de negros chegadas ao litoral das respectivas capitanias⁵³⁰.

Quando em princípios do XVIII, como consequência de ajustes diplomáticos, a Coroa Espanhola concede o *asiento* de negros para os britânicos, que fundam a fim de explorar tal contrato a South Sea Company, os comerciantes portugueses ignorando as proibições sobre aquela matéria passam a rivalizar com os ingleses nas vendas de escravos para região. A situação chegou a tal estágio, que a Companhia inglesa nos seus últimos anos de funcionamento passou a diminuir drasticamente o contingente de negros enviados aquela localidade, pois eles já não tinham saída, dada a grande oferta de escravos que os contrabandistas portugueses faziam entrar no território da South Sea Company.

⁵²⁸ Sobre isto ver: CEBALLOS, Rodrigo. Da União à Restauração: considerações sobre o comércio, a administração e os lusitanos na Buenos Aires seiscentista. **Rev. Esc. Hist.** [online]. 2016, vol.15, n.2, pp. 00-00.

⁵²⁹ CEBALLOS, Rodrigo. Extralegalidade e autotransformação no porto: a presença portuguesa na Buenos Aires colonial (século XVII). **Fronteiras**, Dourados, MS, v. 11, n. 19, p. 229-248, jan./jun. 2009. P. 242.

⁵³⁰ KUHN, Fábio. Conexões negreiras: contrabandistas de escravos no Atlântico sul (Rio da Prata, 1730-1752). **Anos 90**, Porto Alegre, v. 24, n. 45, p. 101-132, jul. 2017.

Percebemos como toda a questão relativa ao comércio de contrabando neste caso, guardada as devidas proporções, irão se desenrolar de maneira semelhante a que encontramos para o nosso objeto de análise. Além de ter uma Companhia de comércio exclusivista envolvida e das várias medidas tomadas pela Coroa espanhola para inutilmente tentar conter tais extravios, no caso trabalhado por Kuhn também há indícios de que os próprios oficiais castelhanos facilitavam e auxiliavam os descaminhos.

Além disso, o autor demonstra como os traficantes portugueses situados na Colônia do Sacramento e seus agentes e comissários, eram homens bem articulados que desfrutavam de prestígio, tendo alguns deles ocupado inclusive cargos na administração colonial. Isso mesmo quando desde 1751 a Coroa portuguesa, ciente da desordem causada pelo comércio ilegal de escravos na região, passou ordens para que se extinguisse aquele negócio, castigando quem fosse apreendido em tal crime com “multa no triplo do seu valor para os réus, além do degredo para Angola por dez anos dos contrabandistas envolvidos”⁵³¹.

Apesar da aparente incongruência, a participação de oficiais, agentes e autoridades régias no comércio descaminhado foi uma realidade durante o período colonial em distintas localidades e épocas. É sobre o envolvimento destes homens nos contrabandos que iremos tratar no tópico a seguir.

4.2 “São os mesmos oficiais os próprios culpados”: participação e envolvimento de autoridades régias, oficiais e deputados da Companhia Geral nos descaminhos

Apesar do empenho, sobretudo dos governadores em reprimir as atividades ilícitas, o contrabando era uma prática quase impossível de ser controlada, fazendo com que os esforços e medidas tomadas por estes oficiais, se mostrassem pouco eficazes, dada a grandiosidade do esquema, que incluía autoridades régias, oficiais e deputados da própria Companhia nos circuitos de descaminho. O envolvimento de autoridades régias, oficiais e próprios deputados da Companhia nos descaminhos era um problema que desde os primórdios do estabelecimento da empresa se buscava combater.

Já em 1763, relata o governador Luís Diogo Lobo da Silva, ser necessário enviar para os sertões a fim de averiguar as “desordens” causadas pelos contrabandistas “oficiais de mais confiança e menos amigos”⁵³². Sobre este respeito, escreve o Conde de Povolide ao Reino

⁵³¹ Ibidem. P. 103

⁵³² AHU – PE, Cx. 99, D. 7757.

em 1769, alertando que “toda esta capitania da parte do Sul desta capital até ao Rio de São Francisco me consta com evidência se acha contaminada de contrabandos e com tão pouca ou nenhuma atividade nos ministros para devassar deles”⁵³³. Neste mesmo documento, o Conde declara ao Reino sua insatisfação com o Sargento Mor do distrito de Porto Calvo, que não havia segundo o governador “observado boa conduta”⁵³⁴ na execução de ordem passada para se averiguar crime de contrabando na região.

Escrevendo ao Conselho Ultramarino em 1770, Manoel da Cunha Meneses, governador de Pernambuco que acabava de assumir o cargo, seria mais enfático ao denunciar ao Reino o envolvimento de funcionários régios estabelecidos nos sertões da Capitania, na introdução de contrabandos. Afirmava o governador ser o sertão daquela capitania um dos mais povoados, relatando que em cada povoado e freguesia existiam capitães mores regentes e diretores, porém acusava Manuel da Cunha serem estes oficiais “mesmos culpados ou próprios contrabandistas, pois se sujeitam a viver no agreste dos matos a fim de enriquecerem”⁵³⁵.

Continua seu relato afirmando que tais “qualidades de oficiais”⁵³⁶ executavam suas ordens da forma que bem lhe aprouvessem, pois “se fiam no seguro dos longes em que se acham para não recearem castigo”⁵³⁷. Dessa forma, conclui o governador ser o combate ao contrabando tarefa das mais difíceis, já que, não havia ali “pessoas de que se faça confiança a embaraçar a passagem das fazendas”⁵³⁸. Além disso, o capitão general atestava que a grandiosidade da Costa pernambucana dificultava ainda mais o trabalho repressivo⁵³⁹.

Como se pode observar existia certa convivência e em alguns casos participação ativa, de funcionários reais no comércio ilícito. Estas autoridades locais não atuavam de maneira isolada, diversos documentos atestam a participação de oficiais da Companhia Geral, tanto aqueles que trabalhavam embarcados quanto os que estavam a disposição da direção em Pernambuco, e mesmo de seus deputados nas redes de contrabando. Em 1769, o já mencionado Conde de Povolide, acusa em ofício endereçado ao Reino, os oficiais e acionistas da empresa. Na ocasião afirma o governador que “uma das causas do grande contrabando existente nos portos do sertão pernambucano era a negligência com que operava o juiz

⁵³³ AHU – PE, Cx. 107, D. 8284.

⁵³⁴ Idem.

⁵³⁵ AHU – PE, Cx. 108, D. 8371.

⁵³⁶ Idem.

⁵³⁷ Idem.

⁵³⁸ Idem.

⁵³⁹ Idem.

conservador da companhia”⁵⁴⁰ que “tem ocasionado a relaxação em que se acha esta negociação de travessia”⁵⁴¹.

Neste mesmo ofício, o Conde relata a Corte, o caso específico de uma sumaca apreendida em Camaragibe, distrito de Porto Calvo que estava carregando caixas de açúcar para seguir para Bahia. O governador acreditava que naquele episódio oficiais da Companhia haviam agido de forma a facilitar a introdução das contravenções, isto porque um dos negociantes preso pelo envolvimento no contrabando possuía “três irmãos nesta praça dois ocupados na Companhia Geral e outro escrivão da mesma Conservatória”. Como os termos judiciais da apreensão deveriam acontecer no cartório onde trabalhava o irmão escrivão, alertava o Conde a necessidade de se “usar de alguma precaução para este caso”⁵⁴².

O envolvimento dos oficiais da Companhia nessa situação era tão previsível que o governador, acreditava não ser suficiente apenas tomar cuidado com o desenrolar do processo, chegando mesmo a afirmar que “se a experiência mostrar que não bastam (as precauções) como assim me persuado determino mandar suspender o processo”⁵⁴³, que ficaria parado até “dar conta a vossa excelência para obter uma eficaz providência em ministro tal em que possa confiar retidão que não for flexível as logrativas em penhor que considero haverão neste caso”⁵⁴⁴.

A atuação nos descaminhos dos oficiais que prestavam serviços dentro dos navios reais também será destacada dentro do nosso conjunto documental. A participação destas equipagens era tão notória, que já se faziam saber no próprio Reino. Como nos revela ofício enviado por José Cesar de Meneses no ano de 1778, ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar. Segundo o governador “se fez preciso informar-me que os oficiais das ditas embarcações régias se tem deslizado nos excessos de trazerem nas ditas embarcações toda a sorte de contrabando que podem”⁵⁴⁵ os produtos transacionados por eles iam de fazendas a comestíveis, e ainda de acordo com José Cesar tinham aqueles homens “arte de as meterem a bordo antes de sair desse porto sem que se possa perceber”⁵⁴⁶.

⁵⁴⁰ AHU – PE, Cx. 107, D. 8284.

⁵⁴¹ Idem.

⁵⁴² Idem.

⁵⁴³ Idem.

⁵⁴⁴ Idem.

⁵⁴⁵ AHU – PE, Cx. 130, D. 9815.

⁵⁴⁶ Idem. Vale ressaltar que naquele mesmo ano, o governador em ofício dirigido a Junta lisboeta afirma que segundo seu entendimento não se devesse considerar contrabando todos os gêneros levados a Portugal pelos oficiais reais que os trocavam na capitania pelos mantimentos trazidos da Europa. Isto porque, Pernambuco como se sabia passava por uma crise monetária, logo os gêneros da terra eram as únicas coisas que poderiam

No mesmo ano, o governador revela a Corte como a marinhagem do navio real conhecido como o “Penque” tinha tido “o atrevido descaramento de iludir e zombar”⁵⁴⁷ das ordens passadas por ele passadas. Já que, desobedecendo as diretivas de José Cesar, fizeram os marinheiros daquele navio, descarregar nas terras exclusivas da Companhia diversos gêneros europeus as escondidas. Além disso, os mesmos oficiais retardaram propositalmente a partida da embarcação a fim de carregarem nela gêneros da terra. Apesar das buscas dadas pelo governador com o auxílio do Patrão Mor da capitania, não foi possível evitar todo o contrabando naquele caso, isto porque de acordo com o governador “as mesmas lanchas da Ribeira das Naus que vão a bordo a título de amarrarem os navios de sua majestade são as que servem de transportar os gêneros proibidos como a larga e amiudada experiência dos meus embarques me tem mostrado”⁵⁴⁸.

Permanecendo no ano de 1778, outro ofício encontrado em nosso conjunto documental, acaba reafirmando a efetiva participação destes oficiais dos navios reais no comércio descaminhado. Neste documento a direção da Junta da Companhia Geral, dialogando com o governador José Cesar de Meneses afirma “não nos causar admiração que nesta capitania se vendam fazendas por contrabando por preços inferiores aos da companhia”⁵⁴⁹ completam dizendo que isto só era possível, pois algumas dessas fazendas chegavam a Pernambuco pelas mãos dos próprios oficiais da empresa que as traziam nos navios reais sem pagar frete ou qualquer tipo de direitos⁵⁵⁰.

Se em um primeiro momento o envolvimento dos oficiais da Companhia e de seus próprios deputados e acionistas nas redes de comércio ilícito, nos causa estranhamento, é necessário lembrar que os principais negociantes da praça mercantil pernambucana se tornarão acionistas da empresa e que se estes de início resistiram à ideia da fundação de uma companhia monopolista logo perceberam que para continuar a usufruir dos privilégios que tinham na época em que o comércio era livre, fazia-se necessário se engendrar na administração da empresa.

ofertar as populações locais nas suas permutas com os agentes dos navios régios. Fonte: AHU – PE. Cx. 130, D. 9823.

⁵⁴⁷ AHU – PE, Cx. 131, D. 9865.

⁵⁴⁸ Idem.

⁵⁴⁹ AHU – PE Cx. 128 D. 9737.

⁵⁵⁰ Em ofício do ano de 1778, em resposta a este da Junta Lisboaeta, José César de Meneses, discorda daquele conselho afirmando que em comparação aos contrabandos vindos dos outros portos do Brasil, o trazido pelos oficiais dos navios reais tinha parca relevância. Além disso, atesta o governador que o menor valor cobrado pelos produtos de contrabandos nada tinham a ver com a questão do não pagamento de fretes e direitos como já explicitado neste capítulo, segundo o governador a única vantagem que tinham aqueles oficiais reais em não pagarem tais taxas, era o de obterem maiores lucros nos seus negócios. Fonte: AHU – PE, Cx. 130, D. 9823.

O que queremos dizer aqui, é que os homens de negócio de Pernambuco não eram ingênuos, cientes da criação da Companhia apesar de suas representações desfavoráveis se tornaram acionistas e diretores da mesma, pois sabiam que fazer parte da governação era “um poderoso elemento constituidor de conexões e de fluxos de troca gerados a partir da própria instância administrativa”⁵⁵¹ e dessa forma puderam instrumentalizar a instituição para o atendimento de seus interesses pessoais fossem eles lícitos ou não.

Além disso, como já descrito ao longo deste trabalho, a participação de oficiais reais nos descaminhos praticados nos domínios ultramarinos era uma prática já há muito enraizada. Em seu estudo sobre o comércio descaminhado desenvolvido na América Lusa na primeira metade do XVIII, Paulo Cavalcante demonstra como guardas, auditores e ouvidores régios envolvidos na administração das Minas coloniais se mancomunavam com os extraviadores de ouro e diamantes a fim de tirarem vantagens pessoais, auxiliando aqueles contrabandistas. Situação que como atesta o autor, a Coroa tinha ciência e buscava a todo tempo reprimir sem, no entanto, lograr êxito⁵⁵².

A historiadora Nauk Maria de Jesus, ao escrever sobre episódio já bem conhecido da historiografia brasileira, onde se procedeu na troca de ouro por chumbo, nos caixotes de quinto destinados ao Rei no ano de 1722, também revela o envolvimento de importantes autoridades coloniais nas redes de comércio ilícito. De acordo com a autora há evidências da existência no começo do século XVIII, de uma grande rede de descaminho de ouro envolvendo membros da elite imperial portuguesa. Esta rede estaria conectada a diversas nações e era constituída por oficiais régios e seus associados que concomitantemente ao exercício de seus cargos régios realizavam negócios atlânticos privados, fossem eles lícitos ou não⁵⁵³.

Retomando nossa narrativa, a Junta lisboeta da empresa sabia da conivência dos administradores pernambucanos com os contrabandistas como nos esclarecem, dois ofícios do ano de 1778 e um posterior do ano de 1780, enviados pela instituição para o governo de Pernambuco. Os ofícios do ano de 1778 são resultado da troca de mensagens entre aquela

⁵⁵¹ GOUVÊA, Maria de Fátima. Redes governativas portuguesas e centralidades régias no mundo português, c. 1680-1730. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. P. 180-181.

⁵⁵² Sobre isto consultar: CAVALCANTE, PAULO. **Negócios de trapaça: Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa - 1700-1750**. São Paulo: Hucitec, 2006.

⁵⁵³ Sobre isto ver: JESUS, Nauk Maria de. As versões do ouro em chumbo: a elite imperial e o descaminho de ouro na fronteira oeste da América portuguesa. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. P. 525-548.

administração superior e o governador José Cesar de Meneses, este último ao longo do seu governo encaminhou por várias vezes ofícios para a Junta informando o estado em que se encontravam os negócios locais e as condutas da diretoria pernambucana, que eram motivo de críticas tanto pela parte do governador quanto da direção lisboeta.

O conteúdo de tais ofícios apresentam duras críticas a forma como procedia a administração pernambucana nos interesses da empresa, chegam os ministros portugueses a afirmar que se a Companhia se encontrava apartada de seus objetivos iniciais a culpa residia nos administradores pernambucanos que “a desfiguraram e não cumpriram as determinações da junta”⁵⁵⁴. Os documentos ainda acusam a direção subalterna de não prestar contas quanto ao verdadeiro estado em que se achavam as capitânicas e agir em total desrespeito as reais ordens⁵⁵⁵.

Além disso, fica evidente que a administração lisboeta sabia que os deputados em Pernambuco usavam a instituição em benefício próprio, participando de uma série de atividades ilícitas e não recomendadas. A Junta chega a afirmar que os próprios deputados da empresa eram seus principais devedores, revelando ser aquele fato um dos que mais ocasionavam espanto aos oficiais lisboetas, pois estes estavam cientes do “grande cabedal que se acham devendo os moradores e negociantes desta praça e as pessoas que ocuparam e ocupam os lugares desta direção, seus parentes e outros empregados no serviço da Companhia”⁵⁵⁶. Atestam também que mesmo depois de receberem os lucros respectivos a sua porcentagem societária, não constava que estes acionistas tivessem feito sequer um pagamento a Companhia⁵⁵⁷.

Na lista de acusações feitas pela Junta a administração de Pernambuco consta também serem aqueles deputados os culpados pela grande falta de crédito que se experimentava na Praça, de que os habitantes locais tanto reclamavam. Afirmam a Junta que o objetivo primário da Companhia Geral era o de fazer florescer o comércio em Pernambuco e Paraíba, com o

⁵⁵⁴ AHU – PE, Cx. 128, D. 9736.

⁵⁵⁵ Em resposta a este ofício no mesmo ano, o governador José Cesar de Meneses afirmará não compreender como a Junta durante todo esse tempo fosse “sempre enganada”. Sobre a falta de informação que alega a Junta lisboeta, o governador afirma que aquele conselho não desconhecia todos os fatos ocorridos na capitania, já que era sabido que diversos acontecimentos chegavam a seu conhecimento mesmo antes do seu governo. Declara ainda que em matéria tão importante não se fazia necessário provas concretas para que a Junta passasse a tomar providências, mas apenas “leves indícios” para pôr em prática as precauções devidas. Alerta ainda o capitão general que, a Junta descumprido o regulado no artigo 6 do documento de instituição da Companhia, que determinava que os deputados e intendente eleitos cumprissem mandatos de apenas dois anos, acabava por contribuir com a relaxação com que procedia aquela direção pernambucana, sendo certo que se fossem removidos de seus postos em tempo correto não chegariam a desfigurar a Companhia.

⁵⁵⁶ Idem.

⁵⁵⁷ Idem.

aumento da agricultura e fábricas e não fazer “enriquecer, á custa do seu cabedal, mercadores e negociantes que metessem em si os fundos da Companhia”⁵⁵⁸. O que o documento explicita é a prática comum de diretores e acionistas da diretoria pernambucana de contraírem empréstimos para si e seus associados junto à mesma, para fazer comércio pessoal e depois não restituir tais débitos a Companhia.

Quanto a questão do contrabando e dos altos preços cobrados pela empresa nos gêneros que negociava na terra, a Direção portuguesa se defende afirmando que por menor que fosse o lucro da empresa sobre as transações comerciais, os preços praticados pela mesma jamais seriam capazes de “concorrer com aqueles que não pagam direitos, nem fretes”⁵⁵⁹ ou ainda com aqueles que “não fazem intenção de paga-los a quem lhes confiou e por todo o preço lhes faz conta vende-las”⁵⁶⁰, afirmando que tirava a Companhia lucros menores do que mercadores particulares em condições normais. Contestam também a pouca atividade da Direção pernambucana em reprimir tais desordens, afirmando que os contrabandos além de não serem castigados não eram relatados a Junta, assim não ficava aquela administração sabendo quem eram as pessoas envolvidas naquele tipo de crime, nem quais mercadorias estariam sendo negociadas.

Quanto as opressões que se queixavam não só os habitantes da capitania quanto o governador José Cesar de Meneses, atestam os oficiais portugueses serem todas elas precedentes “da ambição e má fé dos membros de sua direção”⁵⁶¹. Porém, para aquela Junta parecia estranho e inconcebível considerar o povo daquelas plagas como “oprimido e aflito”, isto porque a soma do cabedal enviado para Pernambuco chegava naquele tempo há quantia de três milhões e meio, quantia que considerava o conselho lisboeta suficiente para manutenção e bom funcionamento do comércio na região, isto é, se fosse tal recurso bem gerido, condição que estava claro para a Junta que não ocorria. Pois, ainda a despeito das queixas dos locais, afirmam os ministros lisboetas ter total ciência que “entre os mercadores e negociantes desta praça e a direção (da Companhia Geral) há ocultas e escandalosas negociações que servem de vexar os povos”⁵⁶².

⁵⁵⁸ Idem.

⁵⁵⁹ AHU – PE, Cx. 128, D. 9737.

⁵⁶⁰ Idem.

⁵⁶¹ Idem.

⁵⁶² Idem; Em ofício do ano de 1778, em que responde ao documento supracitado da Companhia, o governador José Cesar de Meneses, contesta novamente a posição adotada pela Junta, que afirmando ter “pleno conhecimento daquelas ocultas e escandalosas negociações” e de várias outras violências e opressões cometidas pela direção pernambucana, não tenha tomado nenhuma providência mais incisiva, pelo contrário permitiu

Devido as várias queixas feitas pelos habitantes da terra através das câmaras locais e das constantes denúncias encaminhadas pelo governador sobre o mau procedimento da direção subalterna, a Junta passa a partir de 1778, a cobrar com maior vigor os deputados e intendente em Pernambuco. Ordenando, por exemplo, que passassem eles a cobrar todos os devedores da empresa sem perda de tempo. Aqueles que não fossem cobrados se deveria explicar o porquê da ação. Junto às cobranças, ficou ordenado também que se remetesse ao Reino os nomes daqueles personagens que na capitania se sabiam envolvidos nas práticas ilícitas. Tudo isto obrou a Junta por considerar “muito estranhável que esteja padecendo o crédito da Companhia”⁵⁶³. Todas as exigências tomadas pela sede da Companhia em Lisboa são demonstrativas da desconfiança que a mesma passará a nutrir pela direção pernambucana e atestam nossa afirmativa de que os deputados e diretores da capitania Duartina destruíram o crédito da empresa dentro do seu próprio seio.

Permanecendo no mesmo tema e ano, em ofício enviado pelo secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro ao governador José Cesar de Meneses, o oficial português fará uma longa redação apontando “os excessos e prevaricações cometidas pelos deputados da Companhia de Pernambuco”⁵⁶⁴ que aquela altura havia “chegado a tal excesso que já não pode haver sofrimento que os possa tolerar”⁵⁶⁵. Afirmo o secretário que desde 1768, eram enviadas ordens do Reino para tentar conter os abusos daquela direção subalterna, no entanto, as referidas não eram atendidas, obrando os deputados em sentido oposto às diretivas reais.

O secretário acusa os diretores e intendente daquela direção de se apropriarem de todos os gêneros remetidos do Reino e ainda de “os repartirem a créditos pelos seus parentes, amigos e associados e de os tomarem eles mesmos de baixo de nomes alheios”⁵⁶⁶, apropriavam-se tais deputados, do cabedal alheio em benefício de seus próprios negócios, e agindo dessa forma aumentavam ainda mais a grande dívida dos habitantes locais com a Companhia, dívida esta que os mesmos não buscavam satisfazer de “modo algum”⁵⁶⁷.

Neste mesmo ofício, versará o secretário também sobre a questão do contrabando, afirmando não ser “menos escandalosa a relaxação com que nessa capitania se estão fazendo

aquela Junta, em desacordo com artigo 6 do documento de Instituição da Companhia Geral, que os membros daquela direção se conservassem no poder por repetidos anos. Fonte: AHU – PE, Cx. 130, D. 9823.

⁵⁶³ AHU – PE, Cx. 128, D. 9736.

⁵⁶⁴ AHU – PE, Cx. 130, D. 9832.

⁵⁶⁵ Idem.

⁵⁶⁶ Idem.

⁵⁶⁷ Idem.

com todo descaramento e liberdade os maiores contrabandos e extravios de açúcar e de outros gêneros para o porto da Bahia e de outros do continente da América” ⁵⁶⁸ atividade que fraudava os direitos e deveres reais, dado o caráter totalmente pernicioso de tal ação para a fazenda real, esperava o ministro do rei, que agisse a administração em Pernambuco com maior vigor no combate e não que agisse em sentido contrário, como se sabia estava ocorrendo.

Reclama também Martinho de Melo e Castro, que as carregações que saiam de Pernambuco com destino ao Reino, estavam desde o princípio daquele ano, indo com uma quantidade muito maior de gêneros remetidos por particulares do que produtos enviados pela Companhia. Este fato apesar de ser permitido pelos estatutos da empresa ⁵⁶⁹ causava espanto no secretário, pois havia naquele momento na capitania cerca de duas mil pessoas, entre “homens de negócio, senhores de engenho, capitalistas, vendedores e outras diferentes classes de habitantes” ⁵⁷⁰ que estavam devendo “consideráveis somas” a empresa, e estranhamente nenhuma destas pessoas enviavam remessas de coisa alguma ao Reino.

Diz o oficial régio que por esta “manifesta dissimulação” via-se “passar a Pernambuco seiscentos a setecentos mil cruzados do produto dos gêneros pertencentes a esses habitantes” ⁵⁷¹, isto sem contar “as somas dos gêneros que remetem em contrabando pelo porto da Bahia e que não possa ver um real dos seus devedores” ⁵⁷² na verdade agia a administração de Pernambuco não no sentido de buscar reverter tal quadro, mas opostamente buscavam ainda por cima, nas palavras do secretário “persuadir com palpável falsidade que essa capitania se acha reduzida a maior pobreza e miséria” ⁵⁷³.

Atestava então o secretário real, que não era da intenção de Sua Majestade permitir que aqueles deputados, responsáveis por “zelar os interesses das viúvas, órfãos, conventos

⁵⁶⁸ Idem.

⁵⁶⁹ O documento de instituição da Companhia em seu artigo 31 autorizava fabricantes e lavradores a enviarem por sua conta e risco, seus gêneros para a Europa dentro dos navios da empresa. Porém, esse tipo de operação não poderia contar com nenhum tipo de intermediário. Se por acaso fosse descoberto que alguém procedeu em “compras simuladas para carregarem nos seus nomes os gêneros alheios”, a ação seria enquadrada no crime de contrabando sujeita a pena de perda de cargação e trestobro. Se houvesse denunciante a terça parte do espólio seria reservada ao mesmo. Apesar de ser uma prática legal, a Junta da empresa buscava desencorajar esse tipo de negócio. Fonte: Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. Lisboa - Oficina de Miguel Rodrigues, impressor do Eminentíssimo Cardial Patriarca, 1759. Acervo: BRASILIANA - Coleção de livros sobre o Brasil. Disponível em: <http://docvirt.com/DocReader.Net/DocReader.aspx?bib=LIVROSMP&Pasta=&pesq=rio%20sao%20francisco>. Acessado em: 05/05/217.

⁵⁷⁰ AHU – PE, Cx. 130, D. 9832.

⁵⁷¹ Idem.

⁵⁷² Idem.

⁵⁷³ Idem.

religiosos, capelas, lugares pios deste Reino e outros diferentes classes de úteis e inocentes vassalos” que haviam contribuído com seus próprios recursos para formar o capital da Companhia, locupletassem a incrível soma de 392.384.849 reis, que deviam aos fundos daquela empresa. Por fim, Martinho de Melo e Castro recomenda a José Cesar que empregasse toda atenção naquele assunto, buscando prevenir “as fraudes, os abusos, os contrabandos, e as prevaricações que em toda parte do mundo sempre foram a ruína dos Estados”⁵⁷⁴.

4.3 Manifestações dos povos locais: representações e queixas contra a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba na década de 70

Muitas serão as denúncias encaminhadas ao reino pelos habitantes da capitania, contra a má gerência da Companhia, e os abusos em que ocorriam os deputados da empresa. Em 1770, tem início a primeira crise enfrentada pela instituição, uma série de representação serão enviadas pelas câmaras locais a Corte, expondo os problemas enfrentados pela população local no trato com a empresa, queixando-se da grande decadência do comércio na região, da pobreza a que foram acometidos os habitantes e dos procedimentos irregulares da diretoria em Pernambuco. A seca que assolou a capitania entre os últimos meses de 1769 e os primeiros meses de 1770, causando uma grande baixa nas safras de açúcar parece ter contribuído sobremaneira para o desencadeamento da crise.

Isto porque, a direção pernambucana se recusou a pagar o acréscimo de duzentos reis por arroba de açúcar, determinado pela Mesa de Inspeção da Praça, que seguia ordens de edital previsto para estes casos. A administração da Companhia não aceitará de bom grado esta situação e em resposta a decisão da Mesa, lança edital afirmando que “por não ter obrigação recusará receber os ditos açúcares por preços que não fazem conta ao comércio que administra”⁵⁷⁵ completa dizendo que os lavradores e senhores descontentes poderiam enviar ao reino seus produtos “por sua conta” em conformidade do regimento da instituição⁵⁷⁶. Ao que tudo indica, os produtores seguiram a “recomendação” daquela direção, pois no mesmo ano o governador Manoel da Cunha Meneses, envia ofício ao Reino explicando os motivos dos produtores da capitania estarem retendo em seus armazéns a produção canavieira. Solicita

⁵⁷⁴ Idem.

⁵⁷⁵ AHU – PE, Cx. 109, D. 8428.

⁵⁷⁶ Idem.

então o governador que o Rei apontasse solução a tal empate que vinha causando notórios prejuízos a todos.

Os camarários de Igarassu enviam carta neste mesmo ano ao Rei, atestando “a grande e inexplicável consternação em que se vê esta capitania no presente tempo e a total ruína e decadência que para o futuro vai ameaçando o comércio”⁵⁷⁷. Eles reclamavam da falta de dinheiro que se experimentava nas terras exclusivas, uma vez que, a Companhia “não compra gêneros de efeito nenhum a dinheiro [...] e só os paga com fazendas caríssimas e escravos de refugo”⁵⁷⁸. O senado de Igarassu expõe também os abusos cometidos pela direção pernambucana que agindo por interesses próprios quando do desembarque dos navios chegados de Angola e Costa da Mina carregados com escravos “escolhem os melhores [...] e os marcam com uma fita de nastro no pescoço”⁵⁷⁹ estes escravos marcados eram remetidos para a Praça do Rio de Janeiro deixando aos produtores da capitania o refugo da escravaria. A carta continua relatando uma série de denúncias sobre a má administração da Companhia, como por exemplo, sua aliança com algumas casas de comércio em prejuízo dos demais comerciantes e agricultores, bem como da população em geral.

Os habitantes da capitania de Itamaracá, sobretudo os produtores de açúcar e tabaco, também enviam em 1770, representação ao Reino alertando para “a consternação e vexame a que se veem reduzidos pelos lamentáveis danos e inexplicáveis prejuízos”⁵⁸⁰ causados pela instalação da Companhia na região. Pontuam aspectos bastante semelhantes aos expostos pelos camarários de Igarassu, fazendo comparações sobre o volume do comércio na capitania antes e depois da instituição da empresa. A representação que possui um abaixo assinado com cerca de treze páginas apenas de assinaturas, daqueles homens que se sentiam prejudicados pela Companhia, termina suplicando a abolição da empresa e a restituição dos danos para aqueles produtores.

Além das diversas representações contrárias⁵⁸¹ enviadas pelos representantes locais a Corte, na capitania o clima era de agitação. Como nos demonstra ofício enviado pelo secretário de Estado da Marinha e Ultramar, ao governador Manoel da Cunha Meneses, denunciando papéis anônimos que tinham sido fixados na capitania satirizando um edital

⁵⁷⁷ AHU – PE, Cx 108 D. 8380.

⁵⁷⁸ Idem.

⁵⁷⁹ Idem.

⁵⁸⁰ AHU – PE, Cx. 108, D. 8393.

⁵⁸¹ Vários outros documentos a este respeito, foram emitidos entre os anos de 1770 a 1771, pelos habitantes locais e seus órgãos representativos, incluindo cartas pessoais e algumas até mesmo anônimas. AHU – PE, Cx. 109, D. 8421; AHU – PE, Cx. 109, D.8444; AHU – PE, Cx. 110, D.8507; AHU –PE, Cx. 110, D. 8515; AHU-PE, Cx. 111, D. 8541.

lançado pela direção da Companhia. Neste edital a administração da empresa, a fim de supostamente fazer encerrar os buchichos que corriam entre a população sobre a sua má gerência, convocava a todos que tivessem denúncias do mau procedimento dos membros daquela direção empregados em todos os cargos, fizessem representação para que fossem aplicadas as devidas providências.

O texto anônimo que criticava o edital atacava diretamente os deputados. Destacando que se as denúncias não existiam não era pela falta de delitos a denunciar, mas sim pelo receio que tinham os habitantes locais de sofrerem represálias. Afirmo o panfleto que:

Pelo edital de 13 de agosto conheceu todo o povo a ignorância de toda a mesa da direção da Companhia e de seu escrivão, fazendo-se os deputados réus e querendo serem juizes de seus próprios delitos. *Nomeiem os deputados, ministro independente que receba as queixas e as remeta a Sua Majestade que não faltará quem vá depor contra os mesmos deputados que tão inocentes se mostram*, mas este conselho lhe não há de agradar; e podem estar certos que quando vier sindicante deporemos sobre as fabulosas e falsas articulações da qual o edital também se fará, dos pecados que pedem que o povo os acuse e muito mais temos que dizer⁵⁸².

A Companhia através de sua direção na capitania irá se defender contra tais acusações afirmando serem injuriosas e promovidas por um pequeno grupo de indivíduos que nunca aceitaram a instalação da empresa. Em carta enviada por Antônio José Souto, intendente da direção pernambucana em 1771, a respeito daquelas denúncias que segundo o mesmo estavam centradas em queixas contra as “omissões ou falta de pureza na direção”⁵⁸³ o mesmo irá declarar que a paixão dos moradores daquela capitania “lhes tinha cegado o conhecimento”⁵⁸⁴, dessa forma não conseguiam ver como a empresa lhes era benéfica. No entanto, o impacto da crise de 70 não irá se dissipar tão facilmente. A morte do rei D. José I, seguida do afastamento do marquês de Pombal do cargo de primeiro ministro do Reino no ano de 1777 farão ressurgir uma onda de queixas e representações pedindo a extinção da mesma.

As denúncias desta segunda fase de crise continuam a apontar basicamente os mesmos pontos das primeiras. Em resumo as representações se queixam do deplorável estado em que se encontravam as lavouras, tanto de açúcar quanto de tabaco, afirmando estarem destruídas as fábricas de curtume e atanados e reclamando da quase inexistência do comércio livre com os sertões e com a Costa da Mina. Além disso, se queixam dos procedimentos adotados pela empresa, que lhes obrigavam a vender suas manufaturas e efeitos por preços diminutos e a

⁵⁸² AHU – PE, Cx. 109, D. 8458.

⁵⁸³ AHU – PE, Cx. 100, D. 8509.

⁵⁸⁴ Idem.

receber por eles fazendas desnecessárias e de baixa qualidade, sem jamais serem pagos a dinheiro físico. Afirmam também que a Companhia não disponibilizava escravos suficientes, e que vendia aos moradores apenas os doentes, indo os melhores serem vendidos no Rio de Janeiro. Relatam também o alto grau de endividamento daqueles que negociavam com a empresa, pela forma que os negócios eram feitos na capitania. Fora isso, denunciavam a forma arbitrária e duvidosa com que agiam os seus deputados e intendente.

Em carta de 1777, a câmara de Olinda queixa-se ao Reino de problemas semelhantes aos relatados pelos oficiais de Igarassu sete anos antes. Neste documento o Senado da câmara apela pela extinção da Companhia, suplicando ao monarca que os libertassem de “tão insuportável tirania”⁵⁸⁵. Ainda nesta carta, reclamam também os camarários da escassez de moeda que grassava em Pernambuco, afirmando que a “falta de dinheiro presentemente irremediável tem aniquilado os fabricantes e os reduzido a última consternação”⁵⁸⁶, isto porque a Companhia continuava a pagar pelos efeitos da terra em fazendas e não a dinheiro, que era gênero necessário para o sustento e manutenção das fábricas e dos fabricantes.

Fica confirmado também no relato, a manutenção do costume dos deputados da empresa em reservar para si e seus “parceiros” comerciais os escravos mais sadios e melhor escolhidos. Vendendo para população os menos saudáveis e a preços exorbitantes, no que resultavam segundo a câmara em “grandes mortandades” nos engenhos e lavouras que acabavam se conservando sempre com um número reduzido de escravaria. Por fim, os oficiais protestam sobre o procedimento adotado pela empresa de vender os gêneros de maior necessidade apenas a dinheiro, quando era ela mesma a responsável pela crise monetária instalada na região.

No mesmo ano de 1777, a câmara de Olinda envia nova carta relatando com maiores detalhes o estado do comércio na capitania e apelando junto ao Reino para a supressão dos privilégios da Companhia Geral. Os camarários apelam a real clemência testemunhando que eram tratados por aquela instituição com “despótica autoridade e mão violenta” alegam ainda serem dominados e vexados como “se fossemos de alguma nação inimiga ou infieis e rebeldes ao próprio soberano”⁵⁸⁷. Neste documento também se reforça a questão das vantagens pessoais que os deputados logravam no comércio de escravos, segundo os oficiais da câmara, “a flor” da escravaria era reservada para estes negociantes ficando apenas o “refugo” para os

⁵⁸⁵ AHU – PE, Cx. 126, D. 9577.

⁵⁸⁶ Idem.

⁵⁸⁷ AHU – PE Cx.108, D. 8330.

moradores da terra. Acusam ainda os oficiais da câmara, de agirem os homens daquela direção da mesma forma com os gêneros da Europa.

A falta de dinheiro mais uma vez é denunciada, como o “mais sensível e fatal” mal que fazia a Companhia ao povo de Pernambuco. Como o dinheiro era como afirmam os camarários, “preciso para expedição dos seus negócios e estabelecimentos de suas famílias” e estando aquela terra “exausta de moeda corrente” ⁵⁸⁸, muitos fabricantes e lavradores acabavam recorrendo ao contrabando nos portos livres para obter dinheiro físico. De acordo com a Câmara olindense essa situação era de total responsabilidade da Companhia, isto porque a empresa havia reduzido os habitantes daquelas plagas a extrema pobreza, sem ter estes homens meios de sustentar suas famílias. Dessa forma, acabavam recorrendo à compra de fazendas em outros portos, mesmo que sujeito aos confiscos. As queixas evidenciam a relação entre a refração pela qual passava o comércio legal e o aumento dos negócios descaminhados, enquanto o comércio legal passava por um período de queda, os descaminhos de produtos ganhavam fôlego.

Ainda sobre o comércio de contrabando, assegura o senado de Olinda que as fazendas vindas dos portos livres se vendiam por menor preço do que os praticados pela Companhia, o que segundo tais oficiais era inconcebível, pois os contrabandistas compravam tais gêneros de mercadores dos portos livres “já com avanços” ⁵⁸⁹ e ainda eram responsáveis pelas “despesas do transporte” ⁵⁹⁰. Os escravos vindos do comércio descaminhado também eram mais baratos, de acordo com o documento alguns moradores que mandavam comprar negros nos portos livres “os compram com tão notável cômodo a respeito do preço porque que vende a Companhia na terra que chegam a comprar dois pretos com o valor” ⁵⁹¹.

Também reivindicam a forma como a empresa procedia na avaliação e compra dos gêneros da terra. Declara a câmara, que os produtos da Companhia eram vendidos por preços que eram determinados pela própria direção e que não se davam os devidos descontos a peças avariadas. No entanto, o contrário não se fazia verdade, os oficiais alegam que qualquer avaria era descontada no valor final dos efeitos da terra, ainda atestam que os preços eram fixados pelos avaliadores da Companhia não seguiam a nenhum tipo de critério pré-estabelecidos,

⁵⁸⁸ Idem.

⁵⁸⁹ Idem.

⁵⁹⁰ Idem.

⁵⁹¹ Idem.

dando tais avaliadores o preço que lhe achassem conveniente. Questionavam então os camarários “que justiça e que lei do comércio pode permitir semelhante deferência?”⁵⁹².

Em 1778, será a vez da Câmara de Goiana enviar suas representações desfavoráveis a Companhia ao Reino. As objeções são parecidas com as de suas congêneres. Afirmam aqueles oficiais que a Companhia “estabelecida em 1760 tem de todo arruinado os fabricantes de todos os gêneros”⁵⁹³. Reforçam a questão de como procedia a direção pernambucana na venda de escravos, que além de os venderem por “excessivíssimo preço” destinavam as população apenas os negros de “refugo”, que vinham já contaminados de moléstias. Tendo inclusive sido acometida a capitania duas vezes por epidemias, que dizimaram muitos habitantes, provenientes daqueles escravos doentes, já que, a “flor” da escravaria era remetida pelos deputados pernambucanos ao Rio de Janeiro.

Ao longo da carta os camaristas queixam-se de outras diversas ações da empresa. Dando destaque ao alto grau de endividamento dos agricultores, obrigados a empenhar seus bens, os altos juros cobrados aos homens de negócio, bem como, contestam os preços praticados pela empresa em seu comércio. Em denúncia as condutas questionáveis da direção em Pernambuco, atestam que os melhores gêneros da Europa, aqueles que possuíam maior saída quase todos “se encaminhavam as lojas particulares de algum dos mesmos deputados donde então os iam comprar os pobres dos mercadores”⁵⁹⁴. Por fim apelavam a sua majestade para livrar aquele “povo deste penoso cativeiro”⁵⁹⁵.

Um ano depois em 1779, era a vez da Câmara de Recife enviar carta ao reino solicitando o fim das concessões exclusivas dadas a Companhia. Os oficiais da Câmara recifense se apoiavam na recente decisão do Reino em abolir os privilégios concedidos a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, ao solicitarem para capitania de Pernambuco a mesma graça. Alegavam os camarários ser a Companhia Geral a culpada pelo “miserável estado a que se acha reduzida toda esta capitania”⁵⁹⁶. Os camaristas aproveitam para lembrar junto a este pedido, os grandes esforços empregados pelos habitantes daquelas plagas em “conservar o domínio desta porção do Brasil”⁵⁹⁷ quando do ataque do inimigo holandês, o que havia lhes custado ao longo dos anos, como fazem questão de sublinhar, suas vidas e fazendas.

⁵⁹² Idem.

⁵⁹³ AHU – PE, Cx. 130, D. 9830.

⁵⁹⁴ Idem.

⁵⁹⁵ Idem.

⁵⁹⁶ AHU – PE, Cx. 133, D. 10009.

⁵⁹⁷ Idem.

Junto com a extinção da Companhia demandam também três providências que acreditavam deveriam acompanhar tal graça. A primeira solicitação era de que a Companhia Geral voltasse a pagar o subsídio dos açúcares que “voluntariamente e contra as ordens régias” ⁵⁹⁸ havia parado de pagar aos fabricantes há doze anos. A segunda demanda requeria que não se cobrassem altos juros nos débitos que haviam contraído os habitantes daquela terra com a empresa, isto porque, segundo os camaristas os gêneros que geravam os endividamentos, já haviam sido comprados por preços “sobrecarregados”. Por fim, pedem os oficiais da Câmara, que a empresa não cobre de uma única vez os grandes débitos dos habitantes, pois se isto acontecesse causaria a ruína daquela capitania.

Em resposta a estas três representações, a Junta da Companhia em Lisboa remete ofício ao Reino no ano de 1780, defendendo-se das acusações e apontando a direção em Pernambucano como a verdadeira responsável das queixas populares. Chegando a afirmar que se a empresa fosse “dirigida por homens inteligentes e zelosos do serviço de Vossa Majestade e do bem público não só teria produzido muitas maiores vantagens a favor do Estado, mas até seria pedida a sua conservação pelos mesmos povos daquelas capitânias” ⁵⁹⁹. Neste ofício o conselho lisboeta, descreve com detalhes todas as artimanhas e estratégias utilizadas pelo intendente e deputados da direção pernambucana a fim de tirarem benefícios pessoais de seus postos.

Assim, admitem que no comércio das fazendas, aqueles diretores se associavam a caixeiros e parceiros e tiravam das carregações da Companhia para suas lojas particulares todas as fazendas “melhores em qualidade, sortimento e em preços” antes mesmo destas peças serem colocadas a venda pela empresa. Dessa forma os demais mercadores que “não entravam neste conluio quando iam aos armazéns da Companhia só encontravam as que os outros tinham refugado”. Esta situação acabava por gerar o monopólio das melhores fazendas nas mãos destes deputados e seus associados, que se aproveitando da situação passavam a revender tais gêneros cerca de 30% a 40% mais caro, nas fazendas de menor procura e nas de melhor saída chegava-se a crescer mais “de 100% importando-lhes ainda sobre este avanço o juro da lei” ⁶⁰⁰.

Sobre a forma como procedia aos pagamentos de lavradores e fabricantes não a dinheiro e sim em fazendas, atesta a Junta que procedia a direção pernambucana de forma

⁵⁹⁸ Idem.

⁵⁹⁹ AHU – PE, Cx. 136, D. 10156.

⁶⁰⁰ Idem.

abusiva e ruínosa, pois se recusavam a comprar as fazendas em dinheiro alegando a falta de moeda. Atitude que acabava por obrigar que os produtores locais fossem vender seus gêneros a mercadores particulares, por preço não fixado, ficando a cargo do comprador estabelecer o valor que lhe aprouvesse, a segunda e não menos desvantajosa alternativa para estes fabricantes locais, seria irrem vender seus produtos “a dinheiro com grande perda, as pessoas por quem os mesmos diretores lhes mandam comprar”⁶⁰¹.

Quanto a questão da falta de moeda física, atesta a direção lisboeta ser real a limitação de dinheiro naquela Praça. No entanto, acusam novamente a direção pernambucana como a responsável pelo problema. Segundo a Junta, o primeiro motivo da falta de dinheiro no caixa da Companhia estava relacionado com a grande soma que diretores “em seus nomes, no de seus parentes, nos de mercadores seus associados e em outros supostos”⁶⁰² que formavam uma lista de 73 pessoas, deviam a empresa, e na demora que estes faziam em seu pagamento. Dessa forma ficava a Companhia em Pernambuco, sem cabedal suficiente para socorrer aos produtores locais.

O segundo motivo alegado pelo conselho português, seria de que os diretores em Pernambuco haviam feito pagamentos dos quartéis vencidos de contratos reais, monopolizados por eles mesmos, indevidamente com o dinheiro do caixa da Companhia. A terceira causa da falta de dinheiro era o de agirem os deputados pernambucanos no comércio de escravos da mesma forma como operavam no comércio de fazendas. Expunha a Junta, que assim que os negreiros davam entrada na capitania, alguns membros da direção iam ainda de madrugada “escolher e esconder os melhores fazendo os assentos das vendas em nomes diversos e supostos e por preços mais inferiores que aqueles, por que vendem os de refugio que expõem em público para a venda”⁶⁰³, além disso, reservavam estas melhores “peças” para irrem vender em outras praças da América.

Encerrando este tema, os oficiais lisboetas afirmam que o valor das dívidas relativas a assistência prestada pela empresa a produtores locais de açúcar e tabaco era menor do que os causados pelos abusos que faziam os diretores da praça que confiavam os cabedais da empresa “a pessoas sem estabelecimento e sem crédito, servindo-se dos mesmos cabedais para suas ocultas e reprovadas negociações”⁶⁰⁴. Além disso, declara o conselho português, que muitas eram as dificuldades apontadas pela direção na colônia em cobrar tais débitos, o

⁶⁰¹ Idem.

⁶⁰² Idem.

⁶⁰³ Idem.

⁶⁰⁴ Idem.

que para a Junta fazia parecer que os deputados pernambucanos pareciam mais “uns homens levantados para destruir a Companhia do que homens que os interessados elegeram” ⁶⁰⁵. Esta afirmação da Junta acaba por reforçar nosso entendimento de que a Companhia foi arruinada de “fora para dentro”, pois de acordo com a documentação trabalhada, seus próprios agentes laboraram contra os interesses econômicos da instituição, agindo em benefício próprio.

Quanto a matéria do contrabando dirá a Junta saber que “a maior parte dos membros daquela direção e dos indivíduos empregados nos seus serviços são os que fazem e protegem os mais escandalosos contrabandos” ⁶⁰⁶ tanto “na introdução de fazendas dos portos deste reino e dos da Bahia como na exportação e extravio dos gêneros das capitanias de Pernambuco” ⁶⁰⁷. Acusam ainda serem aqueles diretores os culpados de incitar as câmaras de Pernambuco a levarem a real presença suas queixas contra Companhia, faziam isto, pois pretendiam nunca pagar as suas avultadas dívidas a Companhia ou pagarem em parcelas ao longo dos anos, sem juros.

Ainda neste documento manifesta aquela direção superior, o seu descontentamento com os oficiais régios locais, que mesmo tirando devassas dos casos de descaminhos nunca chegam a apontar um culpado mesmo sendo “tão públicas e escandalosas as violências e contrabandos” ⁶⁰⁸ que estavam cometendo os diretores pernambucanos. No entanto, afirmam os ministros lisboetas terem ciência da dificuldade em se achar testemunhas dispostas a deporem contra aqueles diretores “em cujo número os mais delinquentes são os mais poderosos pelos cabedais, pelas amizades e pelos importantes empregos que ocupam” ⁶⁰⁹, ficando assim os fabricantes e lavradores da capitania receosos de lhe fazerem denúncias, pois como a Junta atesta “os mais oprimidos são sempre os mais dependentes” ⁶¹⁰. Por fim, o conselho português conclui que as queixas dos habitantes da capitania se endereçavam as “violências” cometidas pelos deputados em Pernambuco e não a instituição da Companhia em si.

A onda de ataques iniciada em 1777 acabou culminando na supressão dos privilégios comerciais da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba a partir de abril de 1780. Alvo de oposição de interesses entre os locais e os metropolitanos a mesma não chegou a alcançar os lucros esperados pela Coroa portuguesa, causando notórios prejuízos à economia

⁶⁰⁵ Idem.

⁶⁰⁶ Idem.

⁶⁰⁷ Idem.

⁶⁰⁸ Idem.

⁶⁰⁹ Idem.

⁶¹⁰ Idem.

local em particular a elite pernambucana ⁶¹¹. O processo de liquidação da empresa se estendeu por muitos e muitos anos, de acordo com José Ribeiro Júnior, no ano de 1907, a junta liquidatária da empresa envia solicitação ao representante português no Brasil, no sentido de reaver dívidas ainda existentes em Pernambuco ⁶¹².

A segunda metade do século XVIII será marcada como um período de importantes mudanças governamentais no Império Português, a ascensão do Marquês de Pombal ao cargo de secretário do Reino e das mercês virá acompanhada de um conjunto de medidas de caráter revitalizador que terá como expoente o comércio de Portugal com suas conquistas e colônias. As medidas implantadas pelo governo português em Pernambucano tinham por objetivo deter maior controle sobre a produção de uma das mais destacadas capitanias do Norte do Estado do Brasil.

As criações dos organismos da mesa de Inspeção e da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba vinham atender ao pensamento iluminista da época, e buscavam canalizar os lucros da colônia para a Corte. No entanto, o que o marquês não previu foi que após um primeiro momento de estranhamento por parte dos locais, as instituições seriam absorvidas e aparelhadas aos interesses da elite local, que infiltradas em suas respectivas administrações iriam utilizar desses lugares funcionais privilegiados, na defesa de ganhos próprios. Além disso, os habitantes locais também passam a criar mecanismos para a fuga desse controle metropolitano, dentre esses mecanismos destaca-se o contrabando de gêneros.

O conjunto documental analisado é revelador da vitalidade dos sertões pernambucanos e baianos, que durante o século XVIII, irão assumir papel de destaque dentro do mercado interno, estando conectado a uma grande malha comercial que se estendia até a região das Minas Gerais. Os rios, caminhos e picadas interioranas, cumpriram um destacado papel na conexão entre diversas localidades sertanejas e as cidades litorâneas. Seguindo os caminhos de terra e das águas, mercadores, comerciantes, fazendeiros e profissionais liberais fizeram surgir nas lonjuras dos sertões um espaço de dinamismo e intensa atividade comercial.

A grandiosidade da costa pernambucana que permitia não só a navegação direta entre Bahia e Pernambuco, como também fornecia condições naturais para ancoragem em diversas praias do litoral junto ao envolvimento de autoridades régias, oficiais e deputados da empresa,

⁶¹¹ Sobre isto ver: DIAS, Érika. A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio. In: Congresso internacional: O espaço Atlântico de antigo regime: poderes e sociedades. *Actas* P. 1 - 20. Disponível em: http://cvc.instituto.camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/erika_dias.pdf. Acesso em: 27 de fevereiro de 2017.

⁶¹² JÚNIOR, José Ribeiro. **Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 1976. P. 188-202.

nos contrabandos somada a ineficaz e insuficiente força militar empregada no seu combate e o desejo de senhores de engenhos, produtores e comerciantes de fugir das malhas do comércio monopolista farão com que a prática se torne uma constante na segunda metade do XVIII. No bojo dessas questões, o comércio ilícito com a vizinha capitania Bahia que contava apenas com uma Mesa de Inspeção, e não com uma companhia comercial monopolizadora, ganhará força.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da narrativa deste trabalho, já esclarecemos as principais conclusões tiradas sobre o nosso objeto de estudo. No entanto, a título de compilação e arremate iremos pontuar as considerações mais significativas para o entendimento do comércio de contrabando realizado durante os vinte e um anos de vigência do exclusivo comercial praticado pela Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba.

Vimos que a Companhia Geral, criada no ano de 1759, no contexto de mudanças no sistema político português, foi fundada para atuar junto a uma série de outras medidas que vinham atender o esforço português de racionalização administrativa e econômica de seus espaços ultramarinos. A empresa instalada durante o consulado Pombalino irá modificar sobremaneira o modo de se fazer negócios na capitania de Pernambuco e suas anexas, modificando toda a lógica mercantil da região que há muito estava instituída e consolidada.

Com a fundação da empresa, as populações locais passaram a buscar estratégias de fuga do controle metropolitano, dessa forma, comerciantes e produtores da Praça pernambucana já bem habituados ao livre comércio, começaram a realizar transações comerciais ilícitas junto à vizinha capitania da Bahia. O comércio de mercadorias estabelecido entre as duas mais destacadas capitanias do Norte, se realizava tanto através dos sertões, que tinham no Rio de São Francisco e seus afluentes a peça chave desse circuito de comércio ilícito sertanejo, bem como, de forma direta através da Costa marítima que ligava Bahia a Pernambuco.

Lembramos que o artigo 25 do documento de instituição da Companhia Geral determinava que a empresa não possuía o monopólio do comércio para os portos do sertão, Alagoas e Rio de São Francisco. No entanto, a política monopolista da Companhia irá afetar também os chamados “portos livres”. Isto porque, por volta da década de 70 a direção pernambucana, por força de um edital, passa a encarar as transações mercantis efetuadas a partir daqueles espaços como contrabando. Medida repressiva que salienta a importância econômica do comércio realizado a partir das rotas sertanejas. Afinal de contas, não se empregaria esforços e recursos no controle de tais negócios se eles não tivessem relevância.

As mercadorias que circulavam neste comércio descaminhado eram muitas, da capitania pernambucana saíam principalmente os efeitos da terra dos quais destacamos, o açúcar e seus derivados, couros e tabacos. Vindos das terras soteropolitanas os principais

produtos eram gêneros europeus, com realce para a grande variedade de têxteis. Vimos também que entre as duas Praças realizava-se o comércio humano, os escravos comprados por menores preços na Bahia vinham abastecer as lavouras e fábricas pernambucanas. As trocas mercantis, realizadas por vias ilegais, mesmo que potencialmente perigosas, dado o risco de apreensão e demais penalidades, serão amplamente desenvolvidas por fabricantes, produtores e comerciantes pernambucanos que buscavam melhores preços e vendas a dinheiro físico.

Destacamos que o contrabando foi uma prática recorrente durante toda história colonial do Novo Mundo. Na América Portuguesa pesquisas mais recentes atestam para recorrência do comércio extralegal em diversas capitanias. Esta historiografia, com a qual concordamos, tem demonstrado como os descaminhos eram processos inerentes ao trato comercial colonial. Presente nas mais variadas atividades mercantis e locais, os contrabandos e descaminhos não devem ser encarados como uma “falha” ou “deficiência” do sistema, mas sim como parte integrante do mesmo.

O comércio ilícito praticado durante a vigência do monopólio comercial da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba foi um negócio amplamente praticado. De acordo com a documentação trabalhada, este tipo de mercadejar acontecia tanto no grosso trato, envolvendo uma rede de indivíduos empenhados em criar estratégias que possibilitassem o funcionamento da prática ilícita. Como no miúdo, onde sujeitos comuns aproveitavam as oportunidades que surgiam para ganhos extras. Destacamos ainda o contrabando feito diretamente com navios estrangeiros, que aportando na capitania sobre pretextos diversos, procediam ocultamente nas trocas comerciais com os habitantes locais.

A grande preocupação do Reino em reprimir tais negócios ilícitos revela a grandiosidade da prática durante o período do exclusivo comercial da Companhia. Diversos são os documentos travados entre as autoridades locais e o governo metropolitano para tratar da matéria. Apesar do empenho dos oficiais régios locais, sobretudo os governadores de Pernambuco, os contrabandos persistiram durante toda a existência da Companhia. Isto porque, não existia estrutura local para que o combate as ilicitudes fossem feitas de maneira efetiva dada a grandiosidade da capitania de Pernambuco, além disso, o comércio descaminhado era uma prática ostensiva que envolvia variados personagens, situações e circunstâncias.

Dentre os personagens envolvidos nas redes de comércio extralegal, salientamos a participação de autoridades régias, oficiais e agentes da própria Companhia. Estes homens irão utilizar de seus postos privilegiados para obter vantagens pessoais. Vimos que a

participação de autoridades reais em circuitos ilícitos, não era uma prerrogativa exclusiva do nosso objeto de análise, tendo ocorrido em diversos outros locais da América Lusa e até mesmo da América Hispânica. Como os atuais estudos têm demonstrado o envolvimento em práticas ilícitas não era necessariamente oposto ao exercício de ofícios régios.

Destacamos também as inúmeras queixas e representações encaminhadas pelas populações locais, sobretudo pelas câmaras ultramarinas, ao governo da metrópole, alertando para o estado de decadência do comércio nas praças de Pernambuco e das inúmeras atividades ilícitas e má gestão conduzida pela direção da empresa na capitania. A documentação evidencia como os próprios deputados e acionistas da empresa, foram responsáveis pela liquidação da mesma, destruindo seu capital ao agirem em benefício próprio a fim de, obterem vantagens financeiras.

Criado no contexto das reformas pombalinas, a Companhia não conseguirá renovar seu contrato de exclusivo comercial, sendo este extinguido no ano de 1780. Naquele momento, a metrópole já estava sob o comando de uma nova soberana, Dona Maria I, e Pombal já estava afastado do centro decisório. Inicia-se então um novo movimento político-administrativo em Portugal, conhecido na historiografia como “a viradeira”. Nesta nova conjuntura já não havia espaço para a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, que não chegou a alcançar os números esperados pelo Reino e foi durante toda sua existência alvo de críticas das populações locais. Voltava então o comércio na capitania a ser livre, fazendo dessa forma, minorar o grande fluxo extralegal alvo deste estudo.

REFERÊNCIAS

ABREU, Capistrano de. **Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil**. São Paulo: Livraria Briguiet, 1960.

AIZPURUA AGUIRRE, Ramón: “El curso de la Compañía Guipuzcoana: los casos de la lancha San Fernando y de la balandra Nuestra Señora de Aranzazu”, Itsas Memoria. **Revista de Estudios Marítimos del País Vasco**, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, p. 379-392, 2006.

A. J. R., Russel-Wood. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. **Revista brasileira de. História**, 1998, vol.18, nº. 36. P. 196-197.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de; SOUSA, Jéssica Rocha de. O Comércio das Almas - As rotas entre Pernambuco e costa da África-1774/1787. **Ultramares**, Maceió, v. 1, n. 3, p. 34-53, jan/jul . 2013.

ALMEIDA, Suely. Histórias de gente sem qualidade: mulheres de cor na capitania de Pernambuco no século XVIII. In: CABRAL, Flávio José Gomes; COSTA, Robson. **História da escravidão em Pernambuco**. Editora Universitária/U-FPE, 2012.

ALVEAL, Carmen Margarida Oliveira. De senhorio colonial a território de mando: os acossamentos de Antônio Vieira de Melo no Sertão do Ararobá (Pernambuco, século XVIII). **Rev. Bras. Hist. [online]**. 2015, vol.35, n.70, pp.41-64. Epub Jan 22, 2016.

ANDRADE, Manoel Correia de. **A terra e o Homem no Nordeste**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas Ltda, 1980.

ANDRADE, Manoel Correia de. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec, 2004.

BICALHO, Maria Fernanda. As tramas da política: conselhos, secretários e juntas na administração da monarquia portuguesa e de seus domínios ultramarino. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

BONATO, Tiago. **Viagens do Olhar: Relatos de Viajantes e a Construção do Sertão Brasileiro (1783 – 1822)**. Guarapuava: Unicentro, 2014.

BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. **Nas rotas que levam as Minas: Mercadores e Homens de Negócio da Capitania de Pernambuco no Comércio de Abastecimento da Região Mineradora no Século XVIII**. Recife, 2012. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal de Pernambuco.

BOXER, Charles R. **O império marítimo português, 1415 -1825**. São Paulo: Companhia das letras, 2002.

CAMPOS, Adriana Pereira. **Nas barras dos tribunais: Direito e escravidão no Espírito Santo do século XIX**. Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Departamento de História, 2003.

CARDOSO, Antônio M. de Barros. O alvará de Instituição da Companhia e os motins do Porto de 1757. **Douro – Estudos e Documentos**. Douro, vol. I, P. 55-76, 1996.

CARREIRA, Antonio. **As Companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba**. Lisboa: Presença, 1982.

CARVALHO, Marcus J. M. **Liberdade-Rotinas e Rupturas do escravismo no Recife 182-1850**. Recife: Editora da UFPE, 2002.

CAVALCANTE, Paulo. **Negócios de trapaça: Caminhos e Descaminhos na América Portuguesa (1700-1750)**. São Paulo: Hucitec, 2006.

CEBALLOS, Rodrigo. Da União à Restauração: considerações sobre o comércio, a administração e os lusitanos na Buenos Aires seiscentista. **Rev. Esc. Hist.** [online]. 2016, vol.15, n.2.

CEBALLOS, Rodrigo. Extralegalidade e autotransformação no porto: a presença portuguesa na Buenos Aires colonial (século XVII). **Fronteiras**, Dourados, MS, v. 11, n. 19, p. 229-248, jan./jun. 2009.

CIERBIDE, Ricardo Martinena. La Compañía Guipuzcoana de Caracas y los vascos en Venezuela durante el siglo XVIII. **Rev. int. estud. Vascos**, 42, 1, p. 63-75, 1997.

CORREA, Jéssica Aparecida. O Novo Atlas da América portuguesa e a oficialização do território colonial (1730-1749). **Boletim Gaúcho de Geografia**, v. 43, n.1, p. 100-120, 2016.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Recife: Secretaria do Interior e Justiça, 1951-1966. v. 6.

CUNHA, Mafalda Soares da; NUNES, Antônio Castro. Territorialização e poder na América portuguesa. A criação de comarcas, séculos XVI-XVIII. **Tempo** (Niterói, online) | v. 22, n. 39, p.001-030, jan-abr, 2016.

DANTAS, Mariana Albuquerque. Presença indígena na constituição da cidade de águas belas, Pernambuco. **Revista CLIO – Revista de Pesquisa Histórica**. Volume 28.2.

DIAS, Érika. A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio. In: **Congresso internacional: O espaço Atlântico de antigo regime: poderes e sociedades**. Actas P. 1 - 20. Disponível em: http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/erika_dias.pdf. Acesso em: 27 de fevereiro de 2013.

DIAS, Érika. Comunicação entre os poderes do centro e os locais: uma análise da correspondência trocada entre o secretário da Marinha e Ultramar e o governo da capitania de Pernambuco. In: ALMEIDA, Sueley. SILVA, Gian Carlo de Melo. SILVA, Kalina Vanderlei. SOUZA, George F. Cabral. (Orgs.) **Políticas e estratégias administrativas no mundo atlântico**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012.

DIAS, Manuel Nunes. Fomento Ultramarino e Mercantilismo: a companhia geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778) (XIII). **Revista de História**, Brasil, v. 41, n. 83, p. 73-94, apr. 2017.

FRAGOSO, João. Capitão Manuel Pimenta Sampaio, senhor do engenho do Rio Grande, neto de conquistadores e compadre de João Soares, pardo: notas sobre uma hierarquia social costumeira (Rio de Janeiro, 1700-1760). In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

FERREIRA, Roquinaldo. “A arte de furto”: redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

GUEDES, Paulo Henrique Marques de Queiroz. **No íntimo do sertão: poder político, cultura e transgressão na capitania da Paraíba (1750-1800)**. 2013.318 f. Tese (Doutorado em História) – Centro de Filosofia e Ciências humanas. Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

GINZBURG, Carlo. **Relações de força: História, retórica, prova**. São Paulo: Companhia das letras, 2002.

GINZBURG, Carlos. Sinais: raízes de um paradigma indiciário. In: _____. **Mitos emblemas e sinais - Morfologia e História**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. P. 143-180.

GOUVÊA, Maria de Fátima. Redes governativas portuguesas e centralidades régias no mundo português, c. 1680-1730. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

GOUVÊA, Maria de Fátima. Poder Político e administração na formação do complexo atlântico português (1645-1808). In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **O Antigo Regime nos trópicos – A dinâmica Imperial Portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

GRENE, Jack P. **Negotiated Authorities: Essays in Colonial Political and Constitutional History**. University Press of Virginia, 2ª ed., 1994.

HESPANHA, A.M. **As vésperas do Leviatã: instituições e poder político em Portugal – Séc. XVII**. Coimbra: Almedina, 1994.

HESPANHA, A.M. Antigo regime nos trópicos? Um debate sobre o modelo político do império colonial português. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

HESPANHA, A.M. A constituição do Império Português. Revisão de alguns enviesamentos correntes. In: FRAGOSO, João. GOUVÊA, Maria de Fátima. BICALHO, Maria Fernanda. (Orgs). **O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI – XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

HESPANHA, Antonio Manoel. **Caleidoscópio do Antigo Regime**. São Paulo: Alameda, 2012.

IVO, Isnara Pereira. **Homens de Caminho: Trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América Portuguesa. Século XVIII**. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012.

JESUS, Nauk Maria de. As versões do ouro em chumbo: a elite imperial e o descaminho de ouro na fronteira oeste da América portuguesa. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). **Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

JÚNIOR, José Ribeiro. **Colonização e Monopólio no Nordeste Brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 1976.

JÚNIOR, Miguel Diégues. As Companhias Privilegiadas no comércio colonial. **Revista de História**, Brasil, v. 1, n. 3, p. 309-336, sep. 1950.

KANTOR, Íris. Cartografia e diplomacia: usos geopolíticos da informação toponímica (1750-1850). **Anais do Museu Paulista**, São Paulo. N. Sér. v.17. n. 2. p. 39-61 jul.- dez. 2009.

KANTOR, Íris. Soberania e territorialidade colonial: Academia Real de História Portuguesa e a América portuguesa (1720). In: DORÉ, Andréa; SANTOS, Antonio Cesar de Almeida (Org.). **Temas setecentistas: governos e populações no Império português**. Curitiba: UFPR-SCHLA/Fundação Araucária, 2009.

KIRSCHNER, Tereza Cristina. A administração portuguesa no espaço atlântico: a Mesa da Inspeção da Bahia (1751-1808). **Actas do Congresso Internacional: Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades**. Lisboa, 2005.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. Puc-Rio, 2006.

KUHN, Fábio. Conexões negreiras: contrabandistas de escravos no Atlântico sul (Rio da Prata, 1730-1752). **Anos 90**, Porto Alegre, v. 24, n. 45, p. 101-132, jul. 2017.

LARA, Silvia Hunold. Conectando historiografias: a escravidão africana e o Antigo Regime na América Portuguesa. In: BICALHO, Maria Fernanda. FERLINI, Vera Lúcia Amaral (Orgs.). **Modos de governar: ideias e práticas no império português – séculos XVI a XIX**. São Paulo: Alameda, 2005.

MAIA, Légio de Oliveira. Aldeias e missões nas capitanias do Ceará e Rio Grande: catequese, violência e rivalidades. **Tempo [online]**. 2013, vol.19, n.35, pp.7-22.

MANRIQUE, Carlos Alberto Murgueitio. La Compañía Guipuzcoana de Caracas en la defensa del comercio Borbónico en el Caribe durante el Siglo XVIII – Parte de una estrategia hemisférica. Los reinados de Felipe V, Fernando VI y Carlos III. **Revista Montalbán**, Caracas, N. 38, Centro de Investigaciones Históricas-Universidad Católica Andrés Bello, P. 9-52, 2006.

MAXWELL, Kenneth. **Marquês de Pombal: paradoxo do iluminismo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

MELLO, José Antonio Gonsalves de. **Três Roteiros de Penetração do Território Pernambucano (1738-1802)**. Recife: Imprensa Universitária, 1966.

MELO, Sebastião José de Carvalho. **Escritos Econômicos de Londres (1741-1742)**. Notas de José Barreto. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1986. p. LIII.

MORAES, Antonio Carlos Robert de. Bases da formação territorial do Brasil. **GEOGRAFARES**, Vitória, n. 2, jun. 2001.

MORAES, Antonio Carlos Robert. O Sertão. **Terra Brasilis (Online)**. V. 4 – 5/ 2003.

MOUTOUKIAS, Zacarias. **Burocracia, contrabando y autotransformacion de las elites Buenos Aires em el siglo XVII**. Anuario del IEHS, III. Tandil, 1988.

NASCIMENTO, Maria Filomena Coelho. Justiça, Corrupção e Suborno em Pernambuco (século XVIII). **Textos de História**, vol. 11, nº 1/2, 2003.

NEVES, Zanoni. **Navegantes da Integração: Os Remeiros do Rio São Francisco**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011.

NOVAIS, Fernando A. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1995.

OLIVEIRA, Luanna Maria Ventura dos Santos. **A Alfândega de Pernambuco: história, conflitos e tributação no Porto do Recife (1711-1738)**. Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional) – Universidade Federal Rural de Pernambuco, Departamento de História, Recife, 2016.

PAZ, Marcelo de Oliveira. **Companhia da Pescaria das Baleias nas Costas do Brasil (1765-1801): a caça ao Leviatã dos mares**. 2015. 297 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Brasileiros) – Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, Lisboa.

PEREIRA, Avanete. Poder local e autonomia camarária no Antigo Regime: o senado da câmara da Bahia (século XVIII). In: BICALHO, Maria Fernanda. FERLINI, Vera Lúcia Amaral. (Orgs.). **Modos de governar: ideias e práticas políticas no império português – séculos XVI a XIX**. São Paulo: Alameda, 2005.

PEREIRA, Oswaldo. **Histórias do Pina**. Fundação de Cultura do Recife, 2008.

PIJNING, Ernest. Contrabando, ilegalidade e medidas políticas no Rio de Janeiro do século XVIII. **Revista Brasileira de História**. São Paulo: São Paulo, v. 21, nº42, p. 397-414. 2001.

PUNTONI, Pedro. **A guerra dos Bárbaros: povos indígenas e a colonização do sertão nordeste do Brasil 1650-1720**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

RENDEIRO, Manoel. "São Miguel de Barreiros". In: BiblioAtlas - Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa. Disponível em: http://lhs.unb.br/atlas/S%C3%A3o_Miguel_de_Barreiros. Data de acesso: 05/07/2017.

ROLIM, Leonardo Cândido. Matar, Salgar e Navegar: Produção e Comércio das Carnes Secas na Vila de Santa Cruz do Aracati – Capitania do Siará Grande - 1767-1793. **Actas do Anais do XXVI Simpósio Nacional de História**. São Paulo: 2011.

SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). 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.

SATBEN, Ana Emilia. **Negócios de Escravos: O comércio de cativos entre a Costa da Mina e a Capitania de Pernambuco (1701 – 1759)**. Curitiba: UFPR, 2008. 118 P. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em História, Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Federal do Paraná.

SCHWARTZ, Stuart. **Burocracia e sociedade no Brasil colonial**. São Paulo: Companhia das letras, 2013.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos Internos – Engenhos e escravos na sociedade colonial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SOUSA, Fernando de. O Marquês de Pombal e as conturbadas origens da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-1757). **Revista Camões**, Lisboa, nº 15/16, P. 42-53, Jan/Jun. 2003.

SOUSA, Fernando de; DIAS, Joana; VIEIRA, Francisco. Uma devassa terrível ao Alto Douro (1771-1775). **Revista População e Sociedade**, n.º 9, p. 151-276, 2002.

SOUZA, George F. Cabral de. O rosto e a máscara: estratégias de oposição da Câmara do Recife à política pombalina. **Actas do Congresso Internacional: Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades**. Lisboa, 2005.

SOUZA, Laura de Mello e. **O sol e a sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII**. São Paulo: Companhia das letras, 2006.

SUBTIL, José. **O terremoto político (1755-1759) – memória e poder**. Lisboa: EDIUAL, 2007.

WANDERLEI, Kalina. **Nas solidões Vastas e Assustadoras: A conquista do Sertão de Pernambuco pelas vilas açucareiras nos séculos XVII e XVIII**. Recife: CEPE, 2010.

APÊNDICE A – FONTES UTILIZADAS

Arquivo Histórico Ultramarino – Avulsos de Pernambuco

AHU – PE, Cx. 88, D. 7150.
AHU – PE, Cx. 95, D.7497.
AHU – PE, Cx. 95, D. 7501.
AHU – PE Cx. 107 D. 8312.
AHU – PE Cx. 127, D. 9670.
AHU – PE, Cx.128, D. 9737.
AHU – PE Cx. 138, D. 10248.
AHU – PE, Cx. 107, D. 8284.
AHU – PE, Cx. 108, D. 8371.
AHU – PE, Cx. 110, D. 8493.
AHU – PE, Cx. 117, D. 8954.
AHU – PE, Cx. 120 D. 9196.
AHU – PE, Cx. 121 D. 9245.
AHU – PE, Cx. 122, D. 9339.
AHU – PE, Cx. 127. D. 9656.
AHU – PE, Cx. 129, D. 9771.
AHU – PE, Cx. 129, D. 9792.
AHU – PE, Cx. 130, D. 9815.
AHU – PE, Cx. 130, D. 9815.
AHU – PE, Cx. 130, D. 9823
AHU - PE, Cx. 130, D. 9823.
AHU – PE, Cx. 130, D. 9830.
AHU - PE, Cx. 130, D. 9966.
AHU – PE, Cx. 131, D. 9853.
AHU – PE, Cx. 131, D. 9892.
AHU – PE, Cx. 132, D. 9955.
AHU – PE, Cx.133, D. 9966.
AHU - PE, Cx. 133, D. 10003.
AHU – PE, Cx. 133, D. 10009.
AHU – PE, Cx. 133, D. 10012.

AHU – PE, Cx. 133, D. 10012.

AHU – PE, Cx. 133, D. 10017.

AHU - PE, Cx. 136, D. 10147.

AHU – PE, Cx. 137, D. 10197.

AHU - PE, Cx. 137, D. 10234.

AHU – PE, Cx. 138, D. 10250.

AHU - PE, Cx. 142, D. 10475.

AHU – PE, Cx. 151, D. 9853.

Arquivo Histórico Ultramarino – Avulsos para Bahia

AHU - BA, Cx. 138, D. 10248.

AHU – BA, Cx. 181, D. 13481.

Arquivo Histórico Ultramarino – Avulsos para Alagoas

AHU – AL, Cx. 3, D. 221.

AHU – AL, Cx. 3, D. 220.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo

ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 3, cx. 2.

ANTT. Feitos Findos, Conservatória da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç. 2, n.º 6, cx. 2.

ANTT. Feitos Findos, Conservatório da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç1, n.º 4, cx. 1, f. 7.

ANTT. Feitos Findos, Conservatório da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, mç1, n.º 10, cx. 1.

Arquivo do Instituto de Estudos Brasileiros

Relação nominal dos capitães e numérica dos membros de diferentes companhias. Arquivo IEB-USP, Fundo: Alberto Lamego, Código do documento: AL-050-010.

Roteiro do caminho para Pojuca, passando por Urubá, capitania de Pernambuco. Arquivo IEB-USP, Fundo: Alberto Lamego, Código do documento: AL-072-060.

Acervo especial para Pernambuco da Biblioteca Nacional

“Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

Fontes impressas

BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário portuguez e latino. Coimbra: no Collegio das Artes da Companhia de Jesus.** Ano de 1712.

Livro do acervo de raridades da Biblioteca Mário de Andrade. Referência: CARNEIRO, Antonio de Mariz. **Regimento de pilotos e roteiro da navegação, e conquistas do Brasil, Angola, S. Tomé, Cabo Verde, Maranhão, Ilhas, & Indias Occidentais.** Lisboa: por Manoel da Sylva, 1655.

Martinho de Melo e Castro, “*Instrucção para o Marquez de Valença, Governador e Capitão General da Capitania da Bahia*”, **Anaes da biblioteca nacional do Rio de Janeiro**, BN, V. XXXII, 1910, p. 442.

Ordenações Filipinas. Livro III, Título LVI.