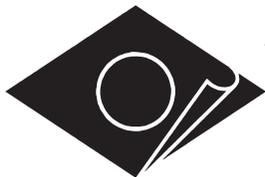


Este livro de **Felipe Souza Melo** foi vencedor da 2.^a edição do
PRÊMIO DISSERTAÇÃO E TESE
promovido pela Associação Brasileira de Pesquisadores em História
Econômica (ABPHE), em 2018, na categoria “Dissertação”,
defendida no Programa de Pós-Graduação em História Econômica
da Universidade de São Paulo.

Em parceria com a Editora HUCITEC, temos a honra de apoiar a sua
publicação, que versa sobre o comércio colonial em Pernambuco na
segunda metade do século XVIII e lança novos olhares sobre o período
colonial.

Nesse sentido, a ABPHE cumpre com a sua missão de promover
e difundir o conhecimento em torno da história econômica e trazer luz
para melhor compreendermos o nosso passado.

— ALCIDES GOULARTI FILHO
Presidente da ABPHE 2019-2021



**ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DE
PESQUISADORES
EM HISTÓRIA
ECONÔMICA**

ABPHE

Diretoria 2017-2019

Luiz Fernando Saraiva (UFF)
Presidente

Alcides Goularti Filho (UNESC)
Vice-Presidente

Rita de Cássia da Silva Almico (UFF)
1.ª Secretária

Paulo Roberto Cimó Queiroz (UFGD)
2.º Secretário

Fernando Carlos G. de Cerqueira Lima (UFRJ)
1.º Tesoureiro

Talita Alves de Messias (Unisinos)
2.ª Tesoureira

Conselho de Representantes

Região Centro-Oeste

1º Titular – Teresa Cristina de Novaes Marques | 2º Titular – Déborah Oliveira Martins dos Reis

Região Nordeste

1º Titular – Luiz Eduardo Simões de Souza | 2º Titular – Idelma Aparecida Ferreira Novais

Região Sudeste

1º. Titular – Rogério Naques Faleiros | 2º. Titular – Wolfgang Lenk
Suplente – Daniel do Val Cosentino

Região São Paulo

1º. Titular – Maximiliano Mac Menz | 2º. Titular – Cláudia Alessandra Tessari
Suplente – Renato Leite Marcondes

Região Sul

1º. Titular – Ivan Salomão | 2º. Titular – Fábio Pesavento
Suplente – Liara Darabas Ronçani

Comissão Científica Pêmo ABPHE de Tese e Dissertação (2017-2018)

Fernando C. G. de Cerqueira Lima
Rogério Naques Faleiros
Teresa Cristina de Novaes Marques

FINANCIANDO O NEGÓCIO DE PERNAMBUCO
produção colonial, comércio ultramarino
e a economia do transporte no Atlântico português
(século XVIII)



Felipe Souza Melo

FINANCIANDO O NEGÓCIO DE PERNAMBUCO
produção colonial, comércio ultramarino
e a economia do transporte no Atlântico português
(século XVIII)

HUCITEC EDITORA
São Paulo, 2021

© Direitos autorais, 2021,
de Felipe Souza Melo
© Direitos de publicação reservados por
Hucitec Editora Ltda.
Rua Dona Inácia Uchoa, 209
04110-020 São Paulo, SP.
Telefone (55 11 3892-7772)
www.huciteceditora.com.br
lerereler@huciteceditora.com.br

Depósito Legal efetuado.

Direção editorial: MARIANA NADA
Produção editorial: KÁTIA REIS
Assessoria editorial: MARIANA TERRA
Circulação: ELVIO TEZZA

O autor Felipe Souza Melo agradece
à FAPESP e à CAPES
pelo financiamento do projeto de mestrado
que deu origem a este livro

A utilização da imagem da obra *Abstrato*
(1954) de Candido Portinari foi autorizada graciosamente por
João Candido Portinari, titular dos direitos de autor do artista.

CIP-Brasil. Catalogação na Publicação
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ

M485f

Melo, Felipe Souza

Financiando o negócio de Pernambuco : produção colonial, comércio ultramarino e a economia do transporte no Atlântico português (século XVIII) / Felipe Melo. - 1. ed. - São Paulo : Hucitec : ABPHE, 2021.
366 p. ; 23 cm.

Inclui índice
ISBN 978-65-86039-54-2

1. Brasil - História - Séc. XVIII. 2. Portugal - Colônias - Comércio. 3. Pernambuco - Condições econômicas - História - Séc. XVIII. 4. Agroindústria canavieira - Pernambuco - História - Séc. XVIII. I. Título.

21-72379

CDD: 981.03
CDU: 94(81).03

Meri Gleice Rodrigues de Souza - Bibliotecária - CRB-7/6439

Para Natalia e Catalina, com amor



Com efeito, para o homem, enquanto homem, nada tem valor a menos que ele possa fazê-lo com paixão.

Max Weber, 2011, p. 27

Somos todos sequestradores de ideias.

E. R. Leach, 2002, p. 123

O estudo da história é um estudo de causas.

Edward Hallett Carr, 1976, p. 75

O que acontece é o seguinte: se você, como historiador, não narrar, o que é que você faz? [...] Em princípio, a história é uma ciência humana como as outras. Mas o que a distingue das outras é o fato de que ela estabelece conexões no tempo, busca uma concatenação rigorosa, narra uma trama.

Entrevista de Evaldo Cabral de Mello, in Schwarcz, 2008, p. 161

O historiador, como o juiz, recusa os testemunhos isolados: a seus olhos só a frequência na repetição confere ao documento subjetivo o seu grau de significado objetivo.

Pierre Vilar, 1982, p. 107

Duas coisas neste mundo amam os homens sobretudo, honra e fazenda, estes são os dois ídolos mais adorados [...].

Domingos Loreto Couto, 1981 [1757], p. 179

O comércio e a agricultura que são as potentes colunas do Estado. Negociantes de Recife em 1799, in AHU, ACL, CU, 015, Cx. 207, D.



SUMÁRIO

11 **Lista de siglas – abreviações**

13 **Agradecimentos**

15 **Prefácio**

19 **Introdução**

Primeira parte – Pernambuco depois dos holandeses: produção e exportação no século XVIII

47 Capítulo 1 – Estrutura produtiva do complexo açucareiro em Pernambuco

80 Capítulo 2 – Capitais monopolistas, a proteção do mercado e o começo da recuperação econômica de Pernambuco na segunda metade do século XVIII

100 Capítulo 3 – Depois do monopólio: as exportações de Pernambuco até 1807

Segunda parte – Entre o monopólio e o comércio livre: regulações e risco mercantil no Atlântico

133 Capítulo 4 – Lidando com o preço do açúcar: as negociações com produtores, a intervenção do Estado português e os custos de deslocamento

- 150 Capítulo 5 – O comércio particular dentro do monopólio
171 Capítulo 6 – As formas mercantis no comércio livre (I): agentes fixos, agentes itinerantes e os contratos de risco
198 Capítulo 7 – As formas mercantis no comércio livre (II): as sociedades mercantis

Terceira parte – Carregando as riquezas: o funcionamento do transporte ultramarino no século XVIII

- 237 Capítulo 8 – As frotas comboiadas na primeira metade do século XVIII
265 Capítulo 9 – A transição para o transporte monopolista, o fim das frotas e os fretes regulados
285 Capítulo 10 – A operacionalidade do transporte ultramarino depois do monopólio
324 Capítulo 11 – Os protagonistas do transporte: hierarquias, trajetórias e conexões mercantis
- 341 **Considerações finais**
- 349 **Fontes e Bibliografia**

LISTA DE SIGLAS - ABREVIações

ACL – Administração Central

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

AL – Alberto Lamego

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

APEJE – Arquivo Público Jordão Emerenciano (Arquivo Público de Pernambuco)

AUC. CA – Arquivo da Universidade de Coimbra. Conde dos Arcos

BNL – Biblioteca Nacional, Lisboa

BNRJ – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro

CC – Correspondência com a Corte

CGPP – Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba

CU – Conselho Ultramarino

Cx. – Caixa

D. – Documento

f. – fôlio

H.O.C. – Habilitações da Ordem de Cristo

IAHGP – Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano

Liv. – Livro

mç – maço

Mss – manuscrito



AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Izabel e Luis, ao meu tio Zé e ao meu irmão Rodrigo, pelo amor, carinho e compreensão.

A Maximiliano M. Menz pela orientação no mestrado e pela confiança no meu trabalho. Devo a ele minha formação acadêmica e boa parte da minha formação pessoal.

À FAPESP/CAPES, ao parecerista anônimo e aos contribuintes, por me agradecerem com duas bolsas, uma para o mestrado e outra para estágio de pesquisa nos arquivos portugueses.¹

Ao Programa de História Econômica por aceitar minha candidatura no mestrado e à Cátedra Jaime Cortesão pelo apoio.

À Leonor Freire Costa por me supervisionar em Lisboa.

A Gustavo Acioli e Daniel Strum pelos conselhos na banca de qualificação. A Rodrigo Ricupero, Jesus Bohorquez e a Rafael Marquese pelas arguições na banca de defesa do mestrado.

A Pablo Oller Mont Serrath, que se prontificou a ler a primeira versão do trabalho no seu formato de dissertação, contribuindo com várias sugestões enriquecedoras.

Aos parceiros de história econômica, André Paiva e Diego Martins, que me ajudaram em momentos críticos. Aos amigos de longa data da graduação, Carlos Malaguti e Fabio Rocha, pelos antídotos culturais face as minhas manias economicistas. À Natalia Tammone pela companhia e amizade que

¹ Apoio financeiro da Fapesp/Capes [Nº do processo 2014/11038-1] e bolsa de Estágio de Pesquisa no Exterior (BEPE) da Fapesp [Nº do processo 2015/13763-8].

desenvolvemos em Lisboa. À Iara Dias e a Mariely Felipe. Todos me ajudaram, de uma forma ou de outra, no aperfeiçoamento do trabalho.

Várias outras pessoas contribuíram para melhorar a pesquisa. Lembro das leituras que o grupo de estudos encabeçado por Pablo Oller fez dos primeiros esboços do trabalho. Para eles, deixo aqui o meu profundo agradecimento: Rafael Coelho, Mario Simões, Dannylo de Azevedo, Eduardo Ramos, Pedro Lüders, Gabriela Demmuti, Marco Volpini e Gustavo Menino. Agradeço também à Valter Lenine, Tomás de Albuquerque, Felipe Erra, Leonardo Saad e Raphael Ricardo.

Durante o mestrado apresentei partes da pesquisa em eventos e disciplinas. Agradeço principalmente aos comentários dos professores Wolfgang Lenk, Jorge Pedreira, Diogo Curto, Pedro Cardim, Gabriel Aladrén e Alexandre Barbosa.

Tenho dívidas com os funcionários de arquivos que facilitaram minhas pesquisas em muitos momentos. Por descuido meu, não lembro de todos os nomes, mas deixo aqui minha gratidão. Em especial, agradeço à Odete, Fernanda, Beatriz e Francisco do arquivo da Torre do Tombo. A George Souza e à Galvão por me facilitarem o acesso ao Instituto Histórico Pernambucano.

À Vanessa Albuquerque e Marco Barone por me hospedarem em Recife e me apresentarem a cidade.

À Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica por me conceder o prêmio de melhor dissertação de mestrado em 2018, sem a qual não seria possível a publicação deste livro. Agradeço enormemente ao professor Luiz Fernando Saraiva pelo esforço e dedicação em me auxiliar na publicação e agradeço enormemente a Hucitec Editora, principalmente a editora Mariana Nada pela paciência em me explicar os meandros da publicação de um livro e também pelas prorrogações dos prazos que me cedeu. Meu especial agradecimento ao preparador Tiago Ferro que procurou consertar todos os erros e imprecisões do livro. Sem sombra de dúvidas suas sugestões tornaram o texto muito mais fluido, claro e menos sofrível de ler.

Escrevo o livro enquanto curso um doutorado no Instituto Universitário Europeu em Florença. Aqui fiz algumas amizades que tornaram a minha vida menos difícil e mais alegre e que indiretamente impactaram na concretização deste trabalho. Deixo meu agradecimento aos amigos Augusto Petter, Carlos Gamito, Pablo Garcia e a Jan Fabian.

Tudo o que, porventura, saiu de bom deste trabalho, devo a todas essas pessoas. Já as preseçadas, vão por minha conta e risco.

Dedico o livro a minha pequena filha, Natalia, e a minha parceira, Catalina.

PREFÁCIO

Como funcionava o comércio colonial? Durante muitos anos acreditamos que sabíamos a resposta para essa pergunta aparentemente simples. Pensávamos, enfim, que era um comércio baseado na troca entre produtos industrializados europeus e mercadorias tropicais, gerando superlucros para o capital mercantil europeu e favorecendo a acumulação capitalista na metrópole. Entretanto, nos últimos anos as certezas assentadas em pesquisas quantitativas e produzidas pelas mentes mais brilhantes do pensamento brasileiro e latino-americano das décadas de 1960 e 1970 foram questionadas por uma investigação histórica de grande qualidade que fez a colônia esfumar-se junto com as demais menções aos conceitos relacionados com o que era chamado de “fato colonial”. Esse movimento de renovação historiográfica produziu uma quantidade enorme de monografias que elucidaram as dinâmicas locais e a participação das elites coloniais nas tramas de poder e riqueza que conformavam o Império Português. Mesmo os trabalhos que ainda se assentavam nos modelos, por assim dizer, “dependentistas” foram influenciados por essa onda de renovação bibliográfica e ajudaram a iluminar as relações sociais e de poder que não haviam sido cobertas nos grandes modelos estruturalistas.

Tal renovação historiográfica produziu algumas polêmicas acirradas. Houve quem visse nesses debates uma disputa Rio-São Paulo, tão *démodé* e irrelevante como o campeonato de futebol homônimo que embalava os gramados das duas maiores cidades do Brasil há mais de cinquenta anos. Acredito que essa é uma visão equivocada: pois esse debate desenrolou-se paralelamente às diversas controvérsias que ocorreram na historiografia internacional sobre problemas similares, como, por exemplo, as polêmicas sobre a história imperial,

história atlântica e história global. Também as posições na controvérsia foram bem mais variadas e nuançadas – tanto do ponto de vista teórico, como do geográfico – do que os termos “escola paulista” e “escola do Rio” sugerem. Além disso, as influências recíprocas e os ganhos interpretativos foram maiores do que talvez quiséssemos admitir há alguns anos.

Entretanto, no que diz respeito a nossa pergunta inicial, uma boa parte da historiografia recente se limitou a dar uma espécie de não resposta. Óbvio, pois o comércio Atlântico deixou de ser um tema de relevo e a própria história econômica foi colonizada pelos debates da história política e da história social. É verdade que foram feitos alguns avanços na compreensão de alguns ramos e rotas mercantis, principalmente do comércio intercolonial, e se ampliou o conhecimento sobre os negociantes da colônia, mas no início dos anos 2000 ainda não éramos capazes de saber com alguma precisão mínima quanto açúcar foi exportado na década de 1750, por exemplo.

Foi sobre esse campo de combate que a dissertação de mestrado de Felipe Melo, base do livro presente, foi se delineando. Felipe começou com um projeto de iniciação científica Fapesp sobre o comércio de Pernambuco. Nesse trabalho, se limitou a quantificar embarcações e construir séries de exportação a partir dos mapas de carga de navios, uma fonte que estava a mão nos documentos digitalizados do Arquivo Ultramarino. Depois, já no mestrado, num estágio de pesquisas em Portugal, incorporou mais documentos seriais e fontes de caráter qualitativo, como as escrituras dos cartórios notariais de Lisboa e os pareceres da Junta de Comércio. O resultado foi uma investigação que analisou nada menos do que 1.400 mapas de carga, 753 passaportes de navios e 1.414 escrituras. E, claro, uma dissertação de mestrado em que foi estudado o conjunto da economia exportadora de Pernambuco: produção, comércio, financiamento e transporte. Desse modo, ao considerar o conjunto das atividades encadeadas pelo negócio colonial, o livro *Financiando o negócio de Pernambuco: produção colonial, comércio ultramarino e a economia do transporte no Atlântico português* acaba por ecoar as análises totalizantes dos bons trabalhos da historiografia econômica da década de 1960.

Mas estamos em 2021 e não é mais possível escrever como há setenta anos. Especialmente porque, como já sugeri, muita coisa foi escrita desde então justamente para questionar as macronarrativas legadas pelas gerações pré-68. Felipe Melo, contudo, não se furta ao debate e com uma introdução bastante alentada procura desarmar as armadilhas historiográficas deixadas pelo caminho. Aqui, o autor mostra grande conhecimento da literatura, tanto da produção nacional, como internacional, e uma criatividade para formular e responder a alguns dos problemas que foram deixados em aberto pelos debates recentes.

À introdução segue-se uma caracterização mais ampla das estruturas e conjunturas da economia do Pernambuco colonial, desde a restauração pernambucana até a abertura dos portos no Brasil. Para tanto, o autor constrói

séries muito abrangentes do comércio de exportação pernambucano, demonstrando o seu domínio dos métodos clássicos da história serial. Destaco aqui sua interpretação a respeito da performance geral da economia pernambucana e a relação com as mudanças institucionais da segunda metade do Setecentos. A expulsão dos holandeses foi sucedida por um longo período de depressão, provocado pela escassez de crédito, em função dos problemas políticos que assolaram a capitania. A criação da Companhia de Pernambuco foi uma tentativa de resolver esses problemas, refletindo assim pressões desde a periferia para reduzir a concorrência e a incerteza dos mercados e os planos do centro de reforçar o capital nacional e aumentar a centralização econômica e política. A companhia injetou capitais na região e rebaixou os custos de transação, permitindo recuperar a produção açucareira e o crescimento do cultivo do algodão. Entretanto, a instituição sofreu com os problemas de agência e de administração o que, junto com a mudança política na corte, levou ao fim do seu monopólio na década de 1770.

A segunda parte do texto dedica-se a uma análise do comércio, de um ponto de vista microeconômico, revelando as estratégias, as formas de organização e as dinâmicas de uma comunidade Atlântica caracterizada pela mobilidade geográfica e social. Nessa seção do livro, Felipe Melo utiliza as ferramentas da micro-história, muito em voga nos últimos anos, e incorpora de maneira crítica os conceitos e questões da historiografia econômica institucionalista, mostrando uma vez mais seu domínio da bibliografia internacional. Devo realçar sua descrição sobre o processo de formação das sociedades mercantis responsáveis pelo comércio colonial. Para o autor, eram os homens de negócio de Lisboa que possuíam a iniciativa, desde a armação dos navios, até a constituição das companhias, em condições bastante desiguais com os mercadores iniciantes que deveriam administrar o negócio na colônia. Ao realçar tal desigualdade, reconstitui num nível microeconômico as desigualdades que caracterizavam as relações *coloniais* entre a metrópole e os seus territórios ultramarinos.

A terceira e última parte explora a economia do transporte, tema que foi pouco ou nada estudado pela historiografia brasileira. Chamo a atenção para a sua interpretação das mudanças institucionais que resultaram no fim do sistema de frotas: poucos se deram conta que a abolição de um sistema que regulava o transporte de mercadorias do Brasil há mais de cem anos não poderia ter sido exclusivamente uma manifestação da vontade do Marquês de Pombal. O que o livro demonstra é que a Companhia de Pernambuco, ao lidar com a região mais complexa do Brasil do ponto de vista da preparação dos comboios, atuou para abolir o regime de frotas, navegando com navios soltos quase desde o início. Foi apenas depois da adoção dessa prática em Pernambuco que a medida foi estendida para outras capitanias. O regime de navegação adotado depois de 1765 foi, portanto, uma das diversas alterações circunstanciais produzidas pela criação das companhias monopolistas.

Como se vê, é um trabalho de investigação minuciosa que contribui para o nosso entendimento de como funcionava o comércio colonial e que vai ajudar a esclarecer algumas das questões legadas pelos debates historiográficos dos últimos vinte anos. E o mais importante é que o autor se posiciona. E é nessa sua coragem em se posicionar e em tentar responder às perguntas difíceis da história econômica que reside o grande mérito deste livro. Cabe agora ao leitor enfrentar as quase quatrocentas páginas, digerir as dezenas de gráficos e tabelas e julgar até onde o autor foi bem-sucedido no seu intento.

MAXIMILIANO M. MENZ
Professor de história moderna, Unifesp

INTRODUÇÃO

Problemas de pesquisa

Este livro é quase inteiramente a minha dissertação de mestrado reajustada e corrigida, a qual foi originalmente gestada como uma tentativa de estudar a economia do transporte na rota ultramarina entre Pernambuco e Portugal durante a segunda metade do século XVIII, profundamente inspirada no belíssimo e rigoroso livro que Leonor Freire Costa fez para analisar o transporte entre o século XVI e XVII.¹ Contudo, mudei o foco à medida que descobri novos documentos e novas perguntas de pesquisa. Mudei também porque percebi que compreender o transporte sem entender o comércio era impossível, da mesma forma que compreender o comércio sem entender a produção colonial seria como contar uma história incompleta e sem sentido. Daí surgiu o escopo geral do livro que é tratar da produção, do comércio e do transporte. Admito que essa conexão dos três ramos só me ocorreu depois que defendi a minha dissertação, por isso modifiquei o seu título. No geral, consegui cumprir minha promessa de estudar o transporte e ainda tive material de pesquisa suficiente para falar da produção e do comércio colonial. Mas quando me deparei com a enorme quantidade de informações que havia acumulado me ocorreu que o problema de pesquisa original havia se perdido pelo caminho. No momento em que escrevo esta introdução, em meados de 2021, confesso que não me lembro muito bem qual era o sentido do meu problema de pesquisa original, o qual elaborei

¹ COSTA, Leonor Freire. *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*. Lisboa: CNCDP, 2002.

em 2014. Olhando agora, posso dizer que era algo bem restrito e relacionado a descobrir as hierarquias dos proprietários de embarcações que faziam a rota entre Pernambuco e Portugal na segunda metade do século XVIII. Fazendo isso, eu conseguiria descobrir quem eram os indivíduos que comandavam o setor, e responderia se eles eram residentes em Portugal ou no Brasil. Era um problema ligado a algo mais geral na verdade. No fundo, a ideia era saber qual dos dois, metropolitanos ou coloniais, se responsabilizaram por administrar e financiar o setor do transporte ultramarino com a colônia. Contudo, no decorrer da pesquisa, quando me dei conta que possuía fontes e uma quantidade expressiva de material escrito, foi se tornando cada vez mais tentador compor uma história econômica geral da capitania de Pernambuco e agora posso dizer que um dos meus objetivos no livro é o de oferecer uma visão mais ou menos completa e diacrônica da história econômica da capitania durante o século XVIII. O produto final deste livro acabou por se concretizar em onze capítulos divididos em três partes que embora interligados, possuem cada um suas próprias conclusões e argumentos centrais. As questões dos capítulos foram surgindo à medida em que coletei as fontes e fui tentando estabelecer as ligações entre elas por meio de uma narrativa que conectasse produção, comércio e transporte. Por falta de familiaridade e de tempo, deixei de lado três aspectos fundamentais da história econômica colonial: impostos, tráfico de escravos e comércio interno. Mas acredito que a historiografia já cobriu esses temas, de modo que quem quiser se aprofundar terá um excelente repertório para estudos.¹

Considero o meu trabalho mais como uma pesquisa de história colonial do Brasil do que como uma história do Império Português ou uma história Atlântica. Mas como boa parte dos investimentos necessários para financiar o negócio de Pernambuco – entendido na acepção mais ampla como um negócio que envolvia investimentos na produção, comércio e transporte – partia de indivíduos baseados em Portugal, esse também é um estudo sobre a história do Império e sobre a história de Portugal. As conexões Atlânticas passam aqui pela margem, muito embora eu tenha quase a certeza – e na verdade chego a

¹ Sobre impostos conferir CARRARA, Angelo Alves. *Receitas e despesas da Real fazenda no Brasil. Século XVIII*. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2009. PAIVA, André Filipe de Mello e. *O império da fiscalidade: um estudo serial das conjunturas fiscais do Atlântico português (1720-1807)*. São Paulo: Universidade de São Paulo [dissertação de mestrado], 2016. Sobre tráfico de escravo, conferir MENZ, Maximiliano M. A Companhia de Pernambuco e Paraíba e o funcionamento do tráfico de escravos em Angola (1759-1775/80). *Afro-Ásia*, 48 (2013). LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e comércio Atlântico. Tabaco, açúcar, ouro e tráfico de escravos: Pernambuco (1654-1760)*. São Paulo: Universidade de São Paulo [tese de doutorado] 2008. SILVA, Daniel Barros Domingues da; ELTIS, David. The Slave Trade to Pernambuco, 1561-1851. In: ELTIS, David; RICHARDSON, David (orgs.). *Extending the frontiers: essays on the new transatlantic slave trade database*. New Haven: Yale University Press, 2008. Sobre comércio interno em Pernambuco, conferir: PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na capitania geral de Pernambuco (1700-1817)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2004.

mencionar alguns casos – de que existiam significativas relações mercantis e financeiras que cruzaram as fronteiras políticas dos impérios que atuavam nesse oceano. O “caráter Atlântico” de Pernambuco estava, na verdade, fortemente ligado às conjunturas e oscilações econômicas das praças coloniais da América, traço que procurei realçar no livro.

Do ponto de vista da história econômica de Pernambuco no período colonial, existem dois grandes marcos decisivos que poderiam servir como sólidos divisores para qualquer pesquisa sobre o assunto: a presença holandesa na primeira metade do século XVII e a instalação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (CGPP) na segunda metade do século XVIII. O primeiro marco deixou sequelas na organização produtiva dos engenhos de açúcar, fazendo Pernambuco perder o posto de primeiro lugar como região produtora do açúcar no Brasil, além de gerar e fomentar um persistente imaginário restaurador por parte dos protagonistas que ajudaram na reconquista das terras do Nordeste das mãos do inimigo holandês. O segundo momento é a instalação de uma companhia de monopólio para exercer maior controle sobre as conquistas portuguesas. Mas da perspectiva das estruturas econômicas, Pernambuco continuou na dependência dos engenhos de açúcar como o setor de maior dinamismo de sua economia, independentemente dos dois marcos históricos. Somente o algodão, a partir da década de 1780, mudaria a situação. A tarefa entre escolher uma das duas balizas para iniciar essa pesquisa sempre foi ponto de hesitação. Optei pelo período que se seguiu a expulsão dos holandeses por dois motivos. Primeiro porque faltava, em minha opinião, uma visão mais panorâmica e diacrônica da história econômica de Pernambuco entre a segunda metade do século XVII até o momento da abertura dos portos em 1808. Arrisco a dizer que é de maior conhecimento o período holandês do que, por exemplo, as últimas décadas do século XVIII. Segundo porque muitos elementos que explicam a segunda metade do XVIII estavam “escondidos”, por assim dizer, na primeira metade do século.

Outro impasse que surgiu recorrentemente para mim era de como contar essa história: do ponto de vista dos grandes números e das conjunturas econômicas ou da perspectiva dos indivíduos e dos pequenos eventos? Em outras palavras, macro ou micronarrativas? Procurei trabalhar com ambas, muito embora o livro esteja mais inclinado para as microatividades econômicas, principalmente do ponto de vista dos mercadores e dos transportadores ultramarinos. Seja qual for a abordagem, é certo que Pernambuco foi insuficientemente analisada no século XVIII. Raros são os estudos de história econômica que tratam da capitania fora dos marcos da companhia monopolista, seja antes, seja depois dela. O livro procura preencher essa lacuna não só estudando Pernambuco em si, mas também contando uma história das ligações econômicas entre a capitania e a metrópole portuguesa, com incidência na capital do reino.

Seguindo uma inteligente sugestão de Alfred W. Crosby,¹ procurei estabelecer três perguntas gerais e muito simples para lidar com a enorme quantidade de informações qualitativas e dados coletados, e as três envolvem esclarecer o funcionamento dos três pilares do negócio de Pernambuco: como os atores econômicos organizavam a produção colonial, o comércio de gêneros tropicais e o transporte ultramarino? Uma das respostas – que é mais ou menos óbvia – é o financiamento como elemento em comum que atravessava os três ramos. Naturalmente um dos desafios da escrita foi explorar as intersecções entre os três e realçar o papel que o crédito desempenhou nisso tudo. Dessas perguntas foram surgindo outras. Como e de que forma ocorriam os financiamentos da produção açucareira em Pernambuco durante o século XVIII? De que forma os mercadores particulares se comportavam dentro do comércio de monopólio e como operavam num mercado sem monopólio? E como eles souberam lidar com a comercialização de um novo produto que foi o algodão e com o consequente crescimento econômico propiciado por ele? O que motivava os agentes a se aventurarem no ultramar, no Brasil e em Pernambuco especificamente? Me interessou também responder perguntas sobre a magnitude do comércio. Quantos agentes – comerciantes, credores, comissários, mercadores residentes, proprietários de embarcações – estavam dedicados nas trocas entre Pernambuco e Portugal? Quanta riqueza eles transportaram? Quais eram as formas mais comuns de organização comercial? E, de modo concreto, como acontecia a relação entre esses atores, suas estratégias e seus conflitos? Algumas das questões propostas foram impossíveis de serem respondidas – ou feitas apenas de forma parcial – mas espero que os novos dados apresentados e os raciocínios propostos ajudem a contribuir para uma compreensão mais rica do negócio colonial e, mais amplamente, para questões que envolvam os mercados na época moderna.

O livro também procura absorver e, em alguma medida, testar as afirmações correntes na historiografia que versaram sobre algumas das questões acima levantadas. O benefício de perguntas tão gerais e simples é o de revisitar, com diferentes métodos e novas fontes, questionamentos de longa data. Em história, como se sabe, nenhum problema de pesquisa é ingênuo. Ele sempre se remete aos paradigmas em voga e as tradições historiográficas. Atualmente, o estado da questão que envolve o tema da economia colonial se resume a duas perspectivas desenvolvidas nos ambientes acadêmicos luso-brasileiros e uma terceira corriqueira ao mundo de língua inglesa. Uma enfatiza a dependência do mercado colonial e dos atores coloniais com a praça metropolitana e com o mercado europeu. A segunda, parte do oposto, e acentua a autonomia dos espaços coloniais e de seus atores frente aos elementos externos. A terceira, que tem projeção

¹ “Faça perguntas simples, porque as respostas a perguntas complicadas provavelmente serão complicadas demais para podermos testá-las, e, pior ainda, fascinantes demais para desistirmos delas.” Cf. CROSBY, Alfred W. *Imperialismo Ecológico. A expansão biológica da Europa, 900-1900*. São Paulo: Cia das Letras, 2011, p. 17.

internacional muito mais ampla, aposta no estudo das economias pré-capitalistas como uma forma de se compreender as instituições que barraram ou favoreceram o desenvolvimento econômico.¹ No essencial, são nesses quadros teóricos que as questões repousam. Obviamente, os argumentos teóricos são bem mais elaborados e sofisticados e dentro dos três grupos existem nuances e divergências. No decorrer do livro serão retomadas algumas delas que tocaram mais diretamente esta investigação.

O fato colonial

Faço uso consciente e deliberado dos termos *colônia* e *metrópole*, pois do ponto de vista dos atores econômicos – principalmente dos mercadores – que transitavam entre as duas áreas, esses termos ainda guardam grande validade para os historiadores do século XXI. Pernambuco poderia ser – e em muitos sentidos foi – um espaço transitório para os nascidos em Portugal, um lugar convidativo da perspectiva de potenciais ganhos econômicos. Os indivíduos que se aventuravam nas fronteiras do ultramar tinham motivações bastante objetivas. Muitos vieram das pobres lavouras de Portugal e optaram pelo comércio, via migração aos espaços coloniais, como uma forma de encontrar oportunidades não tão restritivas como aquelas das suas áreas de origem. É por isso que em um Portugal onde cerca de 80% da população vivia nas áreas rurais, não deve surpreender que o grosso dos migrantes saísse dos campos.² Essa migração, que

1 A vertente luso-brasileira se divide entre os adeptos do Antigo Sistema Colonial e os adeptos do Antigo Regime nos trópicos. Para a primeira, conferir PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1942. NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1995. ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980. Para a segunda, conferir FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma sociedade colonial tardia: Rio de Janeiro, c. 1790 - c. 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos Trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. Já a vertente internacional é conhecida por neo-institucionalista. Embora ainda sem muitos estudos dedicados para o período final do século XVIII, tomando o caso do império português, é uma perspectiva que vem conquistando cada vez mais projeção no ambiente acadêmico. Conferir as delimitações teóricas expostas em NORTH, Douglass. *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990. Para o caso do comércio ultramarino português na época moderna conferir EBERT, Christopher. *Between empires: Brazilian sugar in the early Atlantic economy, 1559-1630*. Brill: Leiden e Boston, 2008.

2 Russell-Wood liga a mobilidade dos agentes às condições sociais e geográficas de Portugal para todo o século XVIII: “Muita da terra permanecia sob o domínio dos nobres, da Igreja secular ou das ordens monásticas, e não produzia todo o seu potencial. Os solos pobres e os terrenos predominantemente rochosos de certas áreas levavam as pessoas do Norte a emigrar para o Brasil em vez de procurarem terras disponíveis no Alentejo e mais para o Sul”. Outros fatores, como a inacessibilidade dos filhos não primogênitos as terras da família e o recrutamento militar, também faziam do ultramar uma possibilidade de aliviar as agruras sociais. Cf. RUSSELL-WOOD, A. J. R. A emigração: fluxos e destinos. In: BETHECOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti. (dir.) *História da expansão portuguesa. O Brasil na balança do Império (1697-1808)*, Vol. 3. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, pp. 158 e 163-164. Da mesma forma PEDREIRA, Jorge. *Estrutura industrial e mercado colonial. Portugal e Brasil (1780-1830)*. Lisboa: Difel, 1994, p. 296: “As migrações aliviavam as condições de

poderia levar meses, anos ou até a vida inteira dessas pessoas, era feita, provavelmente logo após receberem algum tipo de treinamento, como o de caixeiro, por exemplo, e optarem pela transferência aos espaços coloniais para servirem como representantes de um grande mercador em Lisboa ou, depois de adquirir algum capital de vulto, como mercadores com capitais próprios. Além do mais, essas migrações eram facilitadas pelas fixações pretéritas de parentes, amigos e conhecidos que recepcionavam, acolhiam e introduziam essas pessoas no novo território. Assim, o fator da “expulsão” era acompanhado pelo da “recepção”. Também era importante que esses indivíduos migrassem para as colônias porque os quadros mercantis no ultramar precisavam ser renovados de tempos em tempos. Isso por dois motivos: 1) os antigos mercadores se retiravam dos negócios; e 2) eram necessários novos operadores para aumentar ou renovar os fluxos mercantis e de informação.

Se ganhar a vida no espaço metropolitano era difícil, o espaço colonial deveria oferecer atrativos que fizessem da migração uma empreitada que valeria à pena. O mercado colonial era um espaço de potencial fonte de ganhos e por isso toda a sorte de pessoas fazia essa carreira. Dois elementos essenciais contribuía para isso: o mercado colonial demandava consumo de produtos que não eram produzidos ali e, ao mesmo tempo, era uma região produtora de mercadorias valiosas na Europa. O mercador cumpria o papel vital de conectar os dois mercados. É tarefa quase impossível ter acesso aos detalhes do mercado consumidor em Pernambuco. Sabe-se, entretanto, que a demanda cresceu, tanto devido ao aumento populacional como pelo aumento da riqueza gerada pelo algodão e pelo açúcar. Mas se desconhece quais os setores que mais se beneficiavam desse crescimento. O mais óbvio é que os senhores de engenho (que no último quartel do século XVIII já deveriam ter ultrapassado o número de quatrocentos), ricos lavradores e os funcionários de cargos públicos e suas famílias fossem os principais segmentos da população que iam ao mercado de forma mais recorrente para usufruir dos serviços mercantis. Ignora-se qual a participação no mercado consumidor da população livre e pobre que teve grande projeção na cultura algodoeira por essa época. Mas como eram livres e recebiam

vida nas regiões mais povoadas, como o Minho, e o Brasil funcionava, de certo modo, como uma *fronteira* para a sociedade portuguesa, atenuando as tensões e precipitando a mobilidade: uma longa permanência na colônia era sem dúvida um dos meios mais fáceis de enriquecer e de ascender na escala social. Muitos dos que cruzavam o Atlântico para fazer fortuna fracassavam, outros nunca regressavam, mas triunfavam alguns que traziam as suas economias, adquiridas nos negócios (mineração, plantações e comércio) ou no serviço da coroa. A economia portuguesa beneficiava certamente com este movimento, numa medida que é impossível determinar com rigor.” Num plano mais geral, Maria Moreira e Teresa Veiga afirmam que “durante o século XVIII, Portugal foi desigualmente afectado pela intensidade de movimentos migratórios com sentidos diversos, na sua maioria de sinal negativo, uma vez que o número de saídas do reino excedia largamente o de entrada”. Estima-se que, em finais do século XVIII, de 8.000 a 10.000 saíam anualmente do reino, para diversos lugares, não só para o Brasil, embora esse deveria ser o destino mais preferido. Cf. MOREIRA, Maria João Guardado; VEIGA, Teresa Rodrigues. A evolução da população. In: LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da (org.). *História económica de Portugal. 1700-2000. Vol. 1. O século XVIII*. Lisboa: Imprensa de ciências sociais, 2005, pp. 61 e 64.

pagamentos em troca de seu trabalho é muito provável que a participação deles no consumo da capitania tenha aumentado.

Afora os produtores que estavam espalhados por várias regiões de Pernambuco e suas anexas, o principal local de concentração dos mercadores, e por conseguinte, o principal ponto de consumo, se encontrava em Recife, que na segunda metade do século XVIII possuía uma população que girava em torno de 12 mil a 25 mil habitantes.¹ Dali, as mercadorias eram remetidas a diversos pontos da capitania. Já Pernambuco era a terceira maior região da América portuguesa em termos populacionais por volta do início de 1780. Abrigava 239.713 pessoas, cerca de 15% dos 1.550.200 habitantes da colônia. Ficava em terceiro lugar, perdendo apenas para Minas Gerais e Bahia.² E quando consideradas as outras capitanias anexas, Paraíba, Rio Grande e Ceará, a área do Nordeste oriental somaria 367.002 pessoas.³ Era, de fato, uma população muito grande e, por conseguinte, um grande mercado que demandava por produtos e que, igualmente oferecia gêneros em troca. Lisboa, apenas para efeitos de comparação, deveria ter mais de 250.000 habitantes na virada para o século XIX.⁴ Seja como for, mesmo levando em conta a euforia econômica dos finais do Setecentos, a população consumidora ainda deveria estar nos primeiros estágios. Leve-se em consideração, primeiro, o número de habitantes somente de Pernambuco. De fato, a população era bem expressiva, mas é necessário lembrar que o escravidão limitava enormemente a entrada dos cativos no mercado consumidor. O regime de trabalho, nas regiões extremamente remotas das populações dos sertões, também impossibilitava o acesso aos bens que o mercado oferecia. Essas ressalvas não são para desprezar o mercado consumidor de Pernambuco, apenas apontam para o quadro mais geral da economia colonial. Quando se fala de mercado consumidor na colônia é preciso sempre lembrar do seu caráter restrito, já que nessas sociedades o mercado estava sempre acompanhado de atividades econômicas não voltadas para o mercado. A economia de mercado estava, assim, cercada por uma economia natural, de subsistência, um infra-mercado ou a “civilização material” como preferiu Fernand Braudel.⁵

1 Para a população de Recife cf. SOUZA, George Felix Cabral de. *Elite y ejercicio de poder em el Brasil colonial: la câmara municipal de Recife (1710-1822)*. Salamanca: Universidad de Salamanca, [tese de doutorado] 2007, p. 171.

2 ALDEN, Dauril. “The population of Brazil in the Late Eighteenth Century: a preliminary survey.” *Hispanic American Historical Review*, maio, 1963, vol. XLIII, nº 2, p. 191.

3 AHU, ACL, CU, 015, Cx. 145, D. 10638 de 25 de setembro de 1782.

4 SERRÃO, José Vicente. O quadro humano. In: MATTOSO, José. *História de Portugal. Vol. 4. O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1992, p. 58.

5 BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo. As estruturas do cotidiano: o possível e o impossível. vol. 1*. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p. 12. Do mesmo autor, cf. também *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987. Ideia semelhante foi proposta por RANGEL, Ignácio. Introdução ao desenvolvimento econômico brasileiro. In: *Obras Reunidas. Vol. 1*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012, pp. 147-148.

Levando em conta esse cenário, já seriam necessários uma série de indivíduos para abastecer, extrair e transportar os recursos. Tal situação de atração foi promissora também graças a outros dois fatores peculiares aos espaços de colonização: as fronteiras eram abertas e a mão de obra cativa.¹ Isso significava terras livres e trabalho barato, o que tornava a colônia um cativante lugar de investimentos e ganhos. Afora isso, esses fluxos mercantis eram garantidos por uma intervenção governamental que proibia a produção de manufaturados nas colônias e garantia aos reinóis exclusividade na atuação dos negócios.² Esse é o clássico enquadramento institucional do “exclusivo metropolitano”, no qual as colônias estavam proibidas de produzir bens industriais, uma vez que a lógica desse *Antigo Sistema Colonial* era que as colônias servissem como mercados protegidos para os produtos metropolitanos (sejam eles nacionais ou de outras partes da Europa). Esse enquadramento institucional – e instituição aqui deve ser entendida simplesmente como *regras do jogo* – tão simples e ao mesmo tempo tão eficaz é constantemente minimizado ou até mesmo ignorado pela atual historiografia.

É muito difícil de medir a população mercantil em Pernambuco que dava conta das trocas na região, mas em um dos levantamentos da CGPP de 1780, encontra-se pelo menos 935 indivíduos – negociantes e mercadores (208) e diversas pessoas que poderiam exercer funções mercantis menores, como lojistas mas também devedores sem classificação alguma (727) – metidos em algum tipo de dívida com a companhia.³ Como nem todos os mercadores tinham dívidas com a empresa monopolista, o número total de mercadores era maior que isso. Números mais precisos existem para a capitania da Paraíba. Em 1798 foram feitos levantamentos populacionais e se discriminaram 211 negociantes que atendiam uma população de, mais ou menos, 30 mil pessoas.⁴

1 MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Editora Contexto, 2010. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 340.

2 Existiam estrangeiros operando no negócio colonial. É perfeitamente normal que eles atuassem, tanto diretamente, mandando fazendas ao Brasil, como indiretamente, emprestando capital para o financiamento de fazendas a serem remetidas às colônias. É necessário lembrar que boa parte das firmas que realizavam o fluxo europeu, importando ou exportando a partir de Portugal, eram em sua grande maioria comandadas por mercadores de outras praças europeias. Essas firmas fixadas em Lisboa ou no Porto poderiam participar do negócio colonial. Numa rápida olhada nos cartórios é possível perceber que a maioria dos fretamentos para fora de Lisboa, rumo aos portos europeus, tinham nomes estrangeiros e eram carregados em vasos não portugueses. Entretanto, embora financiassem o comércio, numa medida que não se sabe, quem realizava o trabalho de levantar as fazendas, de ir à colônia, quando fosse o caso, e de realizar as trocas, eram os portugueses. O estudo clássico sobre a infiltração dos capitais estrangeiros em Portugal e da sua transmigração para o Brasil continua sendo o de FISHER, Harold Edward Stephen. *De Methuen a Pombal: o comércio anglo-português de 1700 a 1770*. Lisboa: Gradiva, 1984. Cf. também SIDERI, Sandro. *Comércio e poder. Colonialismo informal nas relações anglo-portuguesas*. Lisboa: Edições Cosmos, 1978.

3 AHU, ACL, CU, 015, Cx. 137, D. 10206 de 27 de julho de 1780. Conferir o apêndice 8 para os nomes dos devedores.

4 AHU, ACL, CU, 014, Cx. 35, D. 2510 de 31 de julho de 1799.

Mas o comércio não dependia somente dos mercadores residentes em Pernambuco. Eram necessários mercadores em Portugal para mandar as chamadas *fazendas* (bens manufaturados e alimentos) e para receber os gêneros tropicais. Em 1788, ficaram registrados nos livros da alfândega de Lisboa quinhentos indivíduos que exportaram 388.896.739 réis de mercadorias, as quais seriam recebidas por diversos correspondentes em Pernambuco. Apenas 27 deles (5,4%) foram responsáveis por pouco mais da metade do total exportado, 196.473.912 réis. A média era de 777.793 réis por despachador, sendo que o maior mercador despachou 14.154.467 réis e o menor 2.089. Em 1797 foram 397 o número global de exportadores, os quais remeterem 216.258.065 réis para seus agentes e representantes em Pernambuco. Mais uma vez, assim como no ano de 1788, o grau de concentração de despachos é patente. Apenas 33 indivíduos (8,3%) exportaram cerca da metade do total, 108.923.221 réis. A média exportada foi de 544.731 réis, com um máximo de 8.118.089 réis e um mínimo de 2 mil réis por mercador.¹

Carlos Guimarães da Cunha, tomando como fonte o *Almanach* de Lisboa, conseguiu elaborar uma espécie de censo mercantil para as duas principais praças do reino: a capital e o Porto entre os anos de 1790 a 1820. Em Lisboa, para o ano de 1797, por exemplo, ele encontrou 350 negociantes de grosso trato em Lisboa e 43,4% deles eram estrangeiros. O número total de negociantes, como o próprio Carlos Guimarães adverte, era maior que isso, pois existiam as sociedades que faziam duplicar alguns nomes.² Além disso, o número era com certeza maior, porque a fonte do *Almanach* incide principalmente sobre os homens de grosso trato; os pequenos, que aparecem nos livros da alfândega de Lisboa, não deveriam figurar naquela primeira fonte.

Esses dados ajudam a esclarecer algumas questões. Primeiro, havia mais comerciantes em Pernambuco do que em Lisboa.³ Isso pode significar que os mercadores em Lisboa demandavam uma rede mercantil mais ampla na colônia, de modo a ter um maior número de representantes e também para aumentar suas fontes de informações. Em ambos os casos, mais conexões se traduziam

1 Todos que remetessem mercadorias para fora de Portugal deveriam pagar na Mesa do Consulado – uma das alfândegas de Lisboa – um imposto de 4,5% sobre o valor das fazendas. Nem todos que despachavam mercadorias eram donos das cargas; poderiam ser simples caixeiros remetendo a mando de outro mercador, ou mesmo um grande mercador despachando – como um consignatário – carga de outros mercadores. O apêndice 27 mostra quem eram os principais mercadores que despachavam mercadorias para Pernambuco nesses dois anos.

2 CUNHA, Carlos Guimarães da. *Negociantes, mercadores e traficantes no final da monarquia absoluta. A burguesia mercantil em Portugal, dos anos finais do século XVIII até ao início da Revolução Liberal*. Lisboa: Edições Colibri, 2014, pp. 31 e 33.

3 Na verdade, existiam mais habitantes em Pernambuco do que em Lisboa. Esse fato lembra as questões levantadas e discutidas por Balandier sobre a “situação colonial” ou o “fato colonial”: “a sociedade colonizada chama a atenção inicialmente por duas características: sua superioridade numérica esmagadora e a dominação radical que ela sofre”. Cf. BALANDIER, Georges. A noção de situação colonial. In: *Cadernos de campo*, nº 3, 1993, p. 118.

em reduzir os riscos do comércio e, assim, contornar as imperfeições de mercado.¹ Só em 1798, por exemplo, o mercador Antônio Esteves Costa, em Lisboa, tinha oito correspondentes em Pernambuco.² O comércio com Pernambuco (e talvez com as demais praças brasileiras) tinha essa característica específica de comportar muitos agentes. Para além disso, havia um alto grau de hierarquização dos comerciantes em Lisboa. Nos dois anos eleitos, 1788 e 1797, menos de 10% eram responsáveis por mais da metade dos despachos. Ao mesmo tempo, essa grande concentração de capitais no topo da pirâmide chama a atenção para o grande número de pequenos operadores que ficaram responsáveis pela outra metade, demonstrando que a carreira de Pernambuco – assim como possivelmente deveriam ser as outras carreiras ultramarinas – era sustentada tanto por agentes com poucos capitais como por agentes de grandes capitais. Essa é, talvez, uma das características mais emblemáticas da colonização portuguesa, que comportava pequenos e grandes mercadores nas suas conexões mercantis.³

Essas informações apontam para a enorme quantidade de atores econômicos dedicados às trocas comerciais. Mais do que isso, convidam a repensar questões de ascensão social e o papel da agência dos sujeitos. Refletindo ainda na questão da migração, não seria absurdo dizer que a maioria dos que se aventuraram na empreitada colonial amargaram posições marginais, mal aparecendo nos registros de cunho mercantil. Porém, sua migração teve um impacto direto nas cadeias mercantis, tecendo relações, produzindo informações e capilarizando intercâmbios e monitoramentos. Outro impacto da migração foi aliviar as tensões sociais em Portugal. Mesmo que a atividade mercantil não gerasse frutos, a migração e a consequente diminuição populacional permitiam uma estabilização, momentânea, entre a quantidade de terras e o número de habitantes no reino. E é dessa forma que o Brasil pode ser entendido como uma fronteira para Portugal.⁴

1 Braudel já havia notado isso: quanto mais intermediários nas praças, mais a concorrência de mercado funcionaria. BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Os jogos das trocas*. São Paulo: Martins fontes, 2009, p. 357.

2 BNL, Manuscritos, todos de 1798: Mss. 224, nº 39, Mss. 224, nº 41, Mss. 224, nº 68, Mss. 224, nº 143, Mss. 224, nº 174, Mss. 224, nº 201, Mss. 224, nº 210 e Mss. 224, nº 258.

3 Derivado dos documentos dos cartórios notariais de Lisboa, o apêndice 20 agrupa os maiores outorgantes em Lisboa e seus procuradores em Pernambuco, bem como elenca os maiores procuradores em Pernambuco e seus outorgantes em Lisboa. Mediante essas compilações é possível vislumbrar, parcialmente, as redes mercantis que ligavam a metrópole com Pernambuco. Entre 1780 a 1807, das 907 escrituras de procuração para Pernambuco, 97 eram de procuradores que estavam indo para a colônia e 360 eram de procuradores já instalados na capitania. O restante das 450 procurações não informam a residência dos procuradores. Assim, é muito difícil medir o grau de peregrinação dos agentes através dos cartórios, pois os notários ou mesmo os outorgantes, às vezes, não consideravam importante registrar tal informação. A infiltração significativa de pequenos agentes no comércio com o Brasil já havia sido notada por David Grant Smith para a Bahia do século XVII. Cf. SMITH, David Grant. *The mercantile class of Portugal and Brazil in the seventeenth century: a socio-economic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*. Texas [tese de doutorado] 1975, p. 117.

4 PEDREIRA, Jorge. *Estrutura industrial e mercado colonial, op. cit.*, p. 296. Do mesmo autor: *Os Homens de Negócio da Praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822). Diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, tese de doutorado, 1995, pp. 191-242. Cf.

Por outro lado, essa migração teve efeitos perversos na economia portuguesa, principalmente na região do Minho. Logo no início do século XVIII, em 1709, 1711 e 1720, o rei alertava que a região no Norte de Portugal estava ficando com poucas pessoas, devido justamente a migração para o Brasil, e que era notória a falta de braços para o trabalho agrícola. Isso era claramente um sintoma dos efeitos que a mineração causou nos fluxos migratórios do império. Entretanto, o decreto que procurava restringir a fuga das populações para o ultramar dizia respeito a todo o Brasil. Especificamente em relação aos comerciantes, o decreto estipulava que, caso as gentes de Portugal quisessem ir ao Brasil, para “fazer negócio considerável e de importância, com fazendas suas ou alheias, para voltarem”.¹ A atividade dos agentes itinerantes – os comissários – que iam e voltavam do Brasil com ganhos para si ou para outros, estava referendada regimentalmente. De todo modo, tomando o século XVIII como um todo, a população de Portugal não deixou de crescer.²

Logicamente, alguns agentes conseguiram projeções mercantis consideráveis. Basta resumir três pequenas trajetórias de mercadores que foram figuras importantes na rota pernambucana. Manuel Gomes Pinto, nascido no arcebispado de Braga, fez riqueza comercial em Pernambuco, o que lhe possibilitou viver “como os mais nobres” daquela terra. Diziam que tinha um patrimônio de mais de 24 contos de réis. Tomou o exemplo do seu pai que também havia ido para a América “donde trouxe muito bons cabedais”. E assim como o pai, quando consolidou fortuna, tratou logo de se retirar do comércio para viver uma vida “mística”, isto é, devotado as causas religiosas e ainda participando dos quadros militares da colônia, como auxiliar de infantaria de Recife por volta de 1780.³ Outro, Manuel Gomes dos Santos, era natural de Barcarena em Portugal. No início fora caixeiro de Antônio de Carvalho, homem de negócio e administrador da Alfândega em Pernambuco. Também foi caixeiro de José Vaz Salgado, um dos maiores comerciantes de Pernambuco, e de Henrique Martins. Conseguiu ascender socialmente por volta da década de 1750/60, pois “com trato rico e de grande negócio” se tornou deputado da CGPP em Pernambuco.⁴ Emblemática também foi a trajetória de Joaquim Pedro Belo, de Lisboa. Fora caixeiro da Companhia do Grão-Pará e Maranhão e por meio dela fez seu caminho para Macau. Após terminar seus serviços para a companhia se estabeleceu como

também MENZ, Maximiliano M. Domingos Dias da Silva, o último contratador de Angola: A trajetória de um grande traficante de Lisboa. *Tempo* [online]. 2017, vol. 23, n. 2, pp. 383-407. ISSN 1413-7704. <<http://dx.doi.org/10.1590/tem-1980-542x2017v230210>>

1 Informação geral da capitania de Pernambuco em 1749. In: *Anais da Biblioteca Nacional*, v. XXVIII, Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1908, p. 146. Cf. também MOREIRA, Maria João Guardado; VEIGA, Teresa Rodrigues. A evolução da população, op. cit., p. 39.

2 COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. *História econômica de Portugal, 1143-2010*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2014, p. 210-211, que apresentam dados populacionais.

3 ANTT. H.O.C. Mç, 27, n. 5. Letra M, f. 3v-10v

4 ANTT. H.O.C. Mç, 7, n. 13. Letra M, f. 3-9.

grande negociante de grosso trato em Lisboa. Tinha navios próprios e negociava por sua conta para a América,¹ inclusive para Pernambuco, figurando como um dos principais proprietários de embarcações da época. No final do século XVIII, participaria do grupo seleta dos grandes negociantes de Lisboa. É possível se entrever por esses e outros casos as formas de recrutamento mercantil. A experiência mercantil propriamente dita deveria ser a mais corriqueira: depois de um certo tempo trabalhando como agente ou caixeiro, um operador poderia se tornar um grande comerciante. Mas também existiam alavancagens sociais possibilitadas pelos treinamentos no mar, como a de um capitão, ou mesmo projeções ligadas ao recebimento de heranças, de “antigas riquezas” acumuladas, dotes, parcerias com outros mercadores e conexões familiares.²

Os exemplos poderiam muito bem ser multiplicados. Comprovam que existia uma mobilidade social e que o Brasil – e o império como um todo – era um espaço de oportunidades que os alçava às posições cimeiras. Entretanto, o foco na ascensão social de alguns agentes – que é muito evidente na documentação das habilitações da Ordem de Cristo, por exemplo – pode induzir ao erro de se afirmar que todos os mercadores atingiram performances semelhantes, obliterando, assim, o fracasso ou o silêncio de uma multidão. Recorde-se os principais mercadores de Lisboa nos anos de 1788 e 1797,³ e de como essas amostras evidenciam um padrão: o alto grau de hierarquização do grupo. Chama a atenção menos a flexibilidade do que o enrijecimento da ossatura do corpo mercantil. De forma semelhante, poder-se-ia tomar as representações dos comerciantes de Pernambuco que tinham canais de acesso privilegiado para fazer suas demandas – no que se presume que sejam indivíduos de projeção – e perceber como eram poucos perto do número global de mercadores regionais. Em 1792 eram 71 negociantes, em 1799 eram 42, em 1800 eram 35, em 1807, 40.⁴ Mais do que ressaltar trajetórias mercantis e casos célebres de indivíduos que por algum motivo ficaram registrados, é necessário também compreender como uma multidão de outros agentes modelaram o curso da economia colonial.

Isso pede um olhar mais cauteloso para as questões de mobilidade social – ou de agência, como vem sendo enfatizado ultimamente pela historiografia⁵

1 ANTT. H.O.C. Mç, 55, n. 6, Letra J, f. 4-6.

2 Para as formas de recrutamento mercantil cf. JACKSON, Gordon. *Hull in the Eighteenth century. A study in economic and social history*. Londres: Oxford university press, 1972, pp. 102-107.

3 Conferir apêndice 27.

4 Cf. Apêndice 28 para os nomes dos comerciantes e cotas documentais.

5 Essa postura historiográfica, que contempla a ascensão social dos mercadores, encontra respaldo na dissertação de doutorado de PESAVENTO, Fábio. *Um pouco antes da corte: a economia do Rio de Janeiro na segunda metade dos setecentos*. Rio de Janeiro: UFF, tese de doutorado, 2009, p. 133. Também se encontra muito bem explorada, e mais matizada, em FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio. A interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Editora Hucitec, 2006, capítulo 1. Para um esforço em defender a mobilidade social de quase todas as camadas da sociedade colonial, cf. FERREIRA, Roberto Guedes; SOARES, Márcio de Souza. Tensões, comportamentos e hábitos de consumo na sociedade senhorial da América portuguesa. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume*

– e sugere, por outro lado, um tratamento mais categorial dos agentes. Isto é, existiam categorias sociais – como grandes mercadores, pequenos mercadores, caixeiros, etc. – que antes de serem marcados pela mobilidade, eram marcados por lugares sociais, na maior parte do tempo, rígidos. Dito de forma simples, era perfeitamente possível a todos se tornarem grandes mercadores, mas não ao mesmo tempo. Concordo com a posição de Rae Flory, para a qual o ramo mercantil era a carreira mais promissora para atingir os postos sociais de relevância.¹ Mas, ao mesmo tempo, é necessário relativizar essa abordagem. Alguns mercadores tratavam o Brasil apenas como passagem, acumulavam rendas e voltavam para a metrópole, e lá, porventura, adquiriam títulos e viviam nobremente. Ou não. Poucos de fato permaneciam nos trópicos e os que ficavam eram aqueles mais bem-sucedidos que revertiam parte dos ganhos do comércio em atividades produtivas, títulos honoríficos, compra de bens urbanos e se inseriam nos círculos políticos e militares da colônia. Poderiam fazer isso e, conjuntamente, manter a atividade mercantil ou simplesmente se retirar do comércio e desfrutar de uma vida rentista na América. Assim, a ascensão social era mais fácil na colônia, mas, ao que parece, poucos estavam dispostos a ficar nos espaços de colonização, era sempre do desejo dessas pessoas retornar a Portugal. Frente a essas defasagens de pessoal, os quadros mercantis necessitavam ser constantemente renovados e quem ficava incumbido disso eram, novamente, os mercadores de Portugal. É por isso que a maior parte dos mercadores na colônia eram portugueses.² A comunidade mercantil colonial não era capaz de se renovar por conta própria, o que por si só compromete análises muito verticalizadas

3. 1720-1821. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014. No caso do Império britânico, ver: HAGGERTY, Sheryllyne. *'Merely for Money'?: Business Culture in the British Atlantic, 1750-1815*. Liverpool: Liverpool University Press, 2012. Para uma crítica teórica ampla e muito enfática sobre a atual abordagem que versa sobre a mobilidade social na historiografia contemporânea, cf. REIS, José Carlos. *Teoria e história. Tempo histórico, história do pensamento histórico ocidental e pensamento brasileiro*. Rio de Janeiro: FGV, 2012, pp. 69-142.

1 FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period: the sugar planters, tobacco growers, merchants, and artisans of Salvador and the Recôncavo, 1680-1725*. Austin: University of Texas [Tese de doutorado], 1978, p. 257. Outros autores seguem mais ou menos esse caminho. Cf. FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto. Notas sobre transformações e a consolidação do sistema econômico do Atlântico luso no século XVIII. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Brasil colonial, volume 3. 1720-1821*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014, p. 10, 29 e 41. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; SAMPAIO, Antonio Jucá de (org.). *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, pp. 234-236.

2 Esse raciocínio é, na verdade, da autoria de MENZ, Maximiliano M. Domingos Dias da Silva, op. cit. Sobre a origem dos mercadores coloniais, ver, por exemplo, a pesquisa de Rae Flory que descobriu que 83% dos mercadores em Salvador, entre o fim do século XVII e início do século XVIII, eram portugueses. Cf. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit. p. 226. Proporção semelhante, para o fim do século XVIII, chegou LUGAR, Catherine. *The merchant community of Salvador, Bahia, 1780-1830*. New York: State University of New York at Stony Brook, [tese de doutorado] 1980, p. 55. Cf. também RUSSELL-WOOD, A. J. R. Senhores de engenho e mercadores. In: BETTHENCOURT, Francisco; CHAUDHURI, Kirti. *História da expansão portuguesa. Vol. III. O Brasil na balança do Império (1697-1808)*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998, p. 205.

em torno de um suposto “capital mercantil residente”.¹ No caso de Pernambuco, basta verificar a origem de três centenas de mercadores instalados ali entre 1654 e 1759: mais de 90% eram naturais de Portugal.²

É difícil mensurar o peso que a mobilidade social teve na colônia. Para saber isso, seria necessário um levantamento quantitativo para saber quantos mercadores ascenderam, quantos “estagnaram” e quantos fracassaram, ou seja, seria imperativo saber quantos mercadores, no total, operavam no comércio colonial. Esse procedimento é impossível, já que não sobraram muitos registros que possibilitem montar tal quadro. Em decorrência disso – como é natural ao ofício do historiador quando formula grandes problemas, mas não tem o material ideal para respondê-los – outras fontes são e devem ser acionadas. Uma das documentações mais utilizadas pela historiografia que defende a ideia de mobilidade social são, recorrentemente, os inventários feitos após a morte dos sujeitos ou seus testamentos. Outro conjunto documental bem famoso para tratar dessas questões são os processos de habilitação, uma espécie de investigação, mais ou menos biográfica, que algumas pessoas se sujeitavam em troca de serem agraciadas com algum título honorífico. Mas o problema, mais uma vez, é a representatividade dessas fontes para lidar com o problema proposto.

João Fragoso, num importante estudo sobre o mercado interno carioca, chegou a relativizar essa questão. Para ele, o fato de os mercadores investirem as rendas mercantis em atividades rentistas, como engenhos e prédios urbanos, poderia ser tanto um sinal de pulverização dos riscos, pois investir em bens imóveis era mais seguro que se arriscar unicamente no comércio, e também poderia representar uma tentativa de afirmação social, na qual o mercador recuando da atividade mercantil e aumentando seu portfólio de investimentos em atividades rentistas conseguiria se aproximar do estilo de vida senhorial.³ Essa postura do pesquisador mudou em seus trabalhos posteriores, nos quais foi pendendo mais para a abordagem rentista, tanto que em um de seus mais famosos livros, em conjunto com Manolo Florentino, o próprio título já dá a saber do que se tratará: *o arcaísmo como projeto* dos mercadores para emular o setor senhorial. Nas palavras dos próprios autores: “muito mais do que a busca de segurança, a transformação do grande comerciante em rentista urbano e/ou senhor de homens e terras denotava a presença de um forte ideal aristocratizante [...]”⁴

1 Esse ponto foi discutido por Jesus Bohorquez quando estudou, em conjunto, as comunidades mercantis de Havana e Rio de Janeiro. Cf. BOHORQUEZ, J. *Globalizar el Sul. La emergencia de ciudades globales y la economía política de los impérios portugués y español: Rio de Janeiro y La Habana durante la Era de las Revoluciones*. Florença: European University Institute [tese de doutorado], 2016, p. 309-320.

2 Levantamento realizado por SOUZA, George Felix Cabral de. *Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654-c. 1759)*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2012, p. 68.

3 FRAGOSO, João. *Homens de grossa aventura*, op. cit., pp. 355-356.

4 FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*, op. cit., pp. 231-232. Para uma crítica a essa e outras ideias dos mesmos autores, cf. SCHWARTZ, Stuart. *Mentalidades e estruturas sociais no Brasil colonial: uma resenha coletiva. Economia e Sociedade*, Campinas, (13): pp. 129-153, dez. 1999. Nesse

A ideia do arcaísmo, ou seja, a transfiguração do mercador em um rentista urbano ou rural, também merece uma revisão. Como demonstrarei no primeiro capítulo, existia uma grande cisão entre mercadores e produtores em Pernambuco. As questões historiográficas envolvendo produtores e comerciantes, por outro lado, tendem não tanto a apontar para um conflito entre os dois grupos, mas sim para uma convergência. Considerar essa afinidade de interesses é muito relevante para qualquer um que estuda as sociedades coloniais, ou até mesmo as do Antigo Regime de modo a matizar melhor a análise. Por isso se faz necessário investigar e relativizar o mecanismo pelo qual os dois setores interagiam de forma mais harmônica. Nesse caso, algumas linhas têm de ser escritas a respeito das “racionalidades”, palavra-chave para se entender o comportamento dos dois setores.

Racionalidades

É um fato básico e geral a toda a sociedade colonial de que havia, pelo menos, duas racionalidades, ou duas mentalidades, operando nesses contextos. Um racionalismo funcionando na chave “senhorial” e outro na “mercantil”. Entretanto, a racionalidade, ao contrário do que pode parecer, não é um conceito universal, e tão pouco se resume à racionalidade de tipo capitalista. Como destacou Peter Burke, “o que é tido como racional depende de circunstâncias locais e da cultura mais ampla”.¹ Assim, a racionalidade está ligada a fatores que, justamente, emprestam qualidade à determinado tipo de racionalidade. Witold Kula já havia chamado a atenção ao problema quando disse que “os atos de opção econômica” sejam eles “racionais”, mais próximos das relações capitalistas de produção, sejam eles “irracionais”, mais próximos das sociedades não capitalistas, são sempre “socialmente condicionados”.²

Portanto, não existe racionalidade “em geral”. Ela é sempre específica. A racionalidade maximizadora do modo capitalista de produção, por exemplo, é uma realidade contemporânea, não podendo ser transposta para o passado sem algumas mediações, justamente “pelo fato de a lógica ‘econômica’ do interesse e do cálculo [maximizador] ser indissociável da constituição do cosmos econômico onde ela é criada,” assim, “o cálculo [maximizador], estritamente utilitarista, não pode dar conta de práticas que continuam imersas no não econômico,”

mesmo sentido, existem as críticas de MARIUTTI, Eduardo Barros; NOGUERÓL, Luiz Paulo Ferreira; NETO, Mário Danieli. Mercado interno colonial e grau de autonomia: críticas às propostas de João Luís Fragoso e Manolo Florentino. *Est. econ.*, São Paulo, 31(2): pp. 369-393, abr-jun 2001. Cf. também MARIUTTI, Eduardo Barros. *Colonialismo, imperialismo e desenvolvimento econômico europeu*. Unicamp, [tese de doutorado], 2003.

1 BURKE, Peter. *História e teoria social*. São Paulo: Editora UNESP, 2012, p. 177.

2 KULA, Witold. *Teoria econômica do sistema feudal*. Lisboa: Editorial Presença, 1962, p. 161.

isto é, em práticas econômicas não capitalistas.¹ A confusão se dá na transposição automática de uma chave de leitura contemporânea, como o racionalismo maximizador, ou a Teoria da Escolha Racional, por exemplo, para o estudo do passado, sem se dar conta de que esses instrumentos conceituais refletem uma concepção de mundo e, no limite, uma concepção de natureza. Francesco Boldizzoni explicou isso alertando para o fato de que os seres humanos estão tão imersos nos seus sistemas de valores e instituições que os tomam como sendo naturais para todas as épocas da história.²

Levando em consideração essa pequena digressão, em Pernambuco a relação entre as duas racionalidades deveria funcionar da seguinte forma. No caso dos senhores e lavradores, o que emprestava qualidade a sua racionalidade eram, no geral, títulos honoríficos, consumo conspícuo, diferenciação e poder de mando, e no específico, o sentimento de autonomia frente à Coroa, algo que foi acentuado com a guerra contra os holandeses e pelo imaginário da restauração que lhe sucedeu, resultando e aprofundando o conflito contra o grupo mercantil (temas que serão discutidos no primeiro capítulo). No caso dos mercadores, o que emprestava qualidade a sua racionalidade foi algo próximo da racionalidade maximizadora de tipo capitalista que temos hoje, algo natural, de vez que a própria função dos mercadores era a de manejar mercadorias e créditos de modo a conseguir certa margem de lucro no final das operações.

Porém, uma importante observação deve ser feita em relação aos mercadores. De fato, apesar de operarem com essa mentalidade de tipo capitalista no curto e médio prazo, os mercadores poderiam acabar, no longo prazo, ou no final de suas vidas, a reverter os ganhos do comércio em posição de prestígio social de tipo senhorial e, no fim, adotavam a racionalidade senhorial, que era a mais forte na época. Contudo, o impulso mercantil para se tornar senhorial permaneceu latente, não se efetivando no curto e no médio prazo, já que a própria condição de acesso a essa classe pressupunha, no caso dos mercadores, a prática de atividades mercantis que lhes possibilitavam formar laços com o grupo senhorial, e por fim, sendo assimilado por ele. Entretanto, esse não era um processo calmo e sem contradições. Mesmo antes da assimilação do mercador ao mundo senhorial, quando o agente operava como mercador *ad hoc*, sua atividade podia e era travada pelas forças sociais senhoriais.³

1 BOURDIEU, Pierre. *As estruturas sociais da economia*. Lisboa: Instituto Piaget, 2001, p. 23.

2 BOLDIZZONI, Francesco. *The poverty of Clio. Resurrecting economic history*. Princeton University Press, 2011, p. 23.

3 “É até compreensível a aversão ou mesmo despeito dos senhores rurais em relação aos comerciantes. Primeiro porque pouco informados dos problemas da conjuntura internacional da época e ligados à realidade imediatista dos mesmos, atribuíam suas desgraças aos comerciantes que lhes emprestavam dinheiro a juros extorsivos [...]” Cf. ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos. Aspectos da administração colonial*. Recife: EDUFPE/EDUFAL, 1997, pp. 136-137.

O que se quer dizer com tudo isso é que o modelo teórico que trata das relações senhoriais de modo a encontrar aí uma mentalidade específica e historicamente determinada – como aquela do *arcaísmo como projeto* ou a do *Antigo Regime nos trópicos* – é válido para determinados setores, os rurais e nobres, propriamente. Contudo, acredito que não é muito bem adequado para tratar do mundo mercantil em si, isto é, na atividade do dia a dia do mercador, no curto e no médio prazo, antes de ele, porventura, no longo prazo, tornar-se um agente senhorial. Assim, não é nenhum anacronismo tratar esses mercadores como capitalistas, ou seja, sujeitos que operavam numa chave mental que se esforçava, simplesmente, em capitalizar capitais.

Como bem postulou Kula, “em toda a atividade social concreta coexistem elementos tradicionais [não capitalistas] e racionais [capitalistas]”.¹ A questão, portanto, pode ser resumida identificando qual racionalidade centralizava os caminhos dos diversos grupos sociais. No caso colonial é de se admitir que a racionalidade senhorial era o modelo a ser seguido. Era muito mais recorrente os mercadores se aproximarem do modo de vida senhorial do que o contrário.² Adianta-se que esse foi um processo mais amigável na Bahia, porém mais problemático em Pernambuco. Além disso, não se sabe a proporção de agentes que alcançaram tal posição. Certamente, alguns permaneceram na lide mercantil durante toda a vida.

A esterilização do capital acumulado no comércio revertido em atividades típicas do senhorialismo é uma questão que há muito vem sendo discutida na historiografia. Fernand Braudel cunhou esse fenômeno como “traição da burguesia” e Peter Kriedte o chamou de “refeudalização do capital mercantil”. Tanto Braudel quanto Kriedte enfatizaram o “cálculo econômico senhorial” dos mercadores como ações vindas, indiretamente, se não diretamente, dos próprios mercadores. Para o mundo português, Vitorino Magalhães Godinho também salientou essa direção social arcaizante por parte dos mercadores, modelo que,

1 KULA, Witold. *Teoria econômica*. Op. cit., p. 159.

2 Segundo FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil*. São Paulo: Globo, 2005, p. 43-44, “no horizonte cultural engendrado e universalizado pelo sistema colonial, iniciativas econômicas arrojadas, de teor capitalista mais puro, suscitavam desconfiança, temor e desaprovação.” Ainda de acordo com o mesmo autor, em outro livro, *Circuito fechado*. São Paulo: Globo, 2010, p. 70-71, “os que não são nem escravos nem libertos adotam, de uma forma ou de outra, a ótica senhorial.” Segundo SCHWARTZ, Stuart. *Segredos internos. Engenhos e escravos na sociedade colonial*. São Paulo: Cia das Letras, 2011, p. 224, “os senhores de engenho ditaram os padrões sociais na colônia e foram os que mais se aproximaram dos modelos vigentes na metrópole.” E de acordo com ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos*, op. cit., p. 17, “para os povos ibéricos era mais dignificante a ociosidade remunerada que o trabalho manual. A verdadeira nobreza vivia de rendas. Tanto melhor, quanto menos voltada a grandes inovações e riscos. No Brasil essa nobreza estará vinculada ao açúcar. É a ‘açucarcracia’, como bem definiu Evaldo Cabral de Mello.” As populações pobres e livres também eram atraídas pelo modo de vida senhorial. Para isso Cf. SILVA, Kalina Vanderlei Paiva da. *Nas solidões vastas e assustadoras: os pobres do açúcar e a conquista do sertão de Pernambuco, séculos XVII e XVIII*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, [tese de doutorado], 2003. Talvez o único a tratar o senhor de engenho no Brasil como um “empresário” seja FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Cia Editora nacional, 2000, p. 52-56.

por sua vez, foi adotado por João Fragoso e Manolo Florentino para interpretar a direção dos investimentos da classe mercantil colonial, principalmente a da comunidade carioca. Uma interpretação diferente das mencionadas se encontra nas discussões de Raymundo Faoro, para o qual não houve “traição da burguesia” e nem os mercadores eram arcaicos em Portugal. O que acontecia era que “a burguesia comercial, dependente do rei, continuou presa aos vínculos tradicionais, subjugada ao papel de órgão delegado do supremo mercador, o rei em pessoa”. Então, “não foi a burguesia que renegou sua posição: ela apenas se acomodou ao Estado-maior dirigente” e foi isso que “impediu-lhe a autônoma emancipação [...]”. Ou seja, a arcaização, se houve, partiu do estamento português e não dos mercadores. De forma geral, todas essas hipóteses chamam a atenção para a fragilidade do setor mercantil frente à outras instâncias, sejam elas sociais ou políticas.¹

Contudo, Jorge Pedreira encontrou uma brecha, dentro da própria atividade mercantil, para interpretar esse caráter senhorial dos investimentos. Segundo ele, amortizar capital em bens de raiz se encaixava perfeitamente na órbita de investimentos, e ao mesmo tempo, na mentalidade dos negociantes, pois era uma forma, como outras, de dispersar riscos. Portanto, investir em terras, por exemplo, longe de ser somente uma atitude senhorial, era também compatível com a atividade mercantil.² Na verdade, pode-se afirmar que diversificação, “trabalho duro”, risco e um estilo de vida rentista (ou arcaico) andavam juntos.

Muito próximo à ideia de arcaísmo está a assunção de que os privilégios (de pessoas e grupos) distorciam qualquer tentativa de enxergar as economias de Antigo Regime como economias de mercado. Antes, elas seriam marcadas por favoritismos que poriam em xeque o próprio funcionamento dos mecanismos

1 BRAUDEL, Fernand. *El mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo segundo. México, D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1976, p. 99. KRIEDTE, Peter. *Camponeses, senhores e mercadores. A Europa e a economia mundial (1500-1800)*. Lisboa: Teorema, 19-?, p. 21. GODINHO, Vitorino Magalhães. *Estrutura da antiga sociedade portuguesa*. Lisboa: Arcádia, 1975, p. 104. FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*, op. cit., p. 231. FAORO, Raymundo. *Os donos do poder. Formação do patronato político brasileiro*. São Paulo: Globo, 2001, p. 78.

2 PEDREIRA, Jorge. *Tratos e contratos: atividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822)*. *Análise Social*, Vol. XXXI (136-137), 1996, (2.º-3.º), pp. 372-373 e 377-378. De forma semelhante, de acordo com Gordon Jackson, apesar da alta liquidez de alguns agentes também corria em paralelo o risco da alta vulnerabilidade. Por isso eles investiam algum capital em atividades mais seguras. Ao contrário de um industrialista, o mercador não precisava tanto de capital fixo. Os seus bens eram os seus contatos e os seus créditos (para emprestar ou tomar emprestado). Investir em terras não era um fim para o mercador. Na verdade, era um meio de preservar o comércio. Cf. JACKSON, Gordon. *Hull in the Eighteenth century*, op. cit., pp. 110-115. Além disso, como Rae Flory admitiu para o caso baiano de princípios do século XVIII, nem todo o mercador que adquiria um engenho ficava com ele para sempre. O investimento na atividade produtiva poderia ser algo passageiro para os mercadores. Cf. FLORY, Rae. *Bahian society in the mid-colonial period*, op. cit., p. 109. E o investimento em terras por parte de um mercador não era um caminho universal que todos seguiam. John G. Clark descobriu que os mercadores de La Rochele, na França do século XVIII, faziam de tudo para não investirem em bens imóveis, se esforçando para (re)canalizarem os capitais mercantis exclusivamente para o comércio. Isso fazia com que a comunidade mercantil nessa região não abandonasse o trato mercantil. Cf. CLARK, John G. *La Rochelle and the Atlantic economy during the eighteenth century*. Baltimore e Londres: The Johns Hopkins University Press, 1981, pp. 43, 51 e 83.

de concorrência. Procedendo assim, abandonou-se com muita rapidez a tentativa de abordar as atitudes dos atores mercantis nos seus próprios termos, isto é, foi descartada sem a devida análise a compreensão dos mecanismos econômicos próprios da atividade dos mercadores dentro dos quadros operacionais desse setor. Ao contrário, a postura do paradigma do *Antigo Regime nos trópicos* encarou algumas questões envolvendo o mundo mercantil como sendo maiormente pautadas por questões políticas. Por vezes, parece haver uma mistura entre o mundo político – dos agentes da governança, das elites e dos grandes homens de negócio que tinham projeções em outras esferas sociais – com o mundo mercantil – que se compunha de uma multidão de operadores, sejam de pequenos, médios e de grandes comerciantes – que, às vezes, não gozavam dos privilégios típicos de algumas das grandes trajetórias pessoais do período.

Uma ferramenta tomada emprestada do campo da cultura política e muito utilizada na recente historiografia sobre o passado colonial é a de redes clientelares. Ajudando a entender, como o próprio nome já diz, as relações clientelares, que são aquelas que se “baseavam em critérios de amizade, parentesco, fidelidade, honra, serviço”. As redes, então, poderiam ser “uma cadeia infinita de atos benéficiais, que constituíam as principais fontes de estruturação das relações políticas”. Dito de forma resumida e simples, quanto mais clientes, ou seja, quanto mais benesses, mercês, favores e privilégios um indivíduo fornecesse, mais “prestígio político” teria.¹ É, sem dúvida, uma ferramenta fundamental para se entender os jogos políticos e as relações de poder, principalmente nos setores da governança onde o conceito foi originalmente empregado. Entretanto, quando se aplica a ferramenta de redes clientelares para o mundo das trocas econômicas, pode-se cair no equívoco de encarar todas as relações típicas do enquadramento mercantil como relações de favores e mercês, e assim deixar de lado traços essencialmente econômicos da operacionalidade dos mercadores. Um dos objetivos deste livro é o de justamente se atentar para os traços essencialmente econômicos das operações coloniais.

Por exemplo, é compreensível aproximar a prática de alguns agentes mercantis em favorecer seus correspondentes mais próximos como uma forma de reforçar ou angariar mais redes clientelares, tão ao gosto de sociedades do Antigo Regime, onde, de fato, o poder político tinha um papel muito importante.² No entanto, os esforços em ajudar parceiros comerciais em seus objetivos de ganharem postos de prestígio nas instâncias de poder, pode muito bem significar somente uma tática mercantil para estreitar os laços de confiança entre os agentes, desincentivando atitudes comercialmente desonestas em troca de

1 XAVIER, Ângela Barreto; HESPANHA, António Manuel. As redes clientelares. In: MATTOSO, José. *História de Portugal. O Antigo Regime*, vol. 4. (1620-1807). Lisboa: Editorial Estampa, 1992, pp. 339-340: “usualmente, o benefício não possuía uma dimensão meramente econômica.”

2 FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*, op. cit., pp. 51-52.

favores políticos. Da mesma forma, estabelecer trocas comerciais com parentes poderia ser uma forma não só de patriarcalismo, mas também de estabelecer negócios com pessoas de confiança, o que diminuiria o risco de deturpação do capital do investidor.¹ Todos esses pontos têm uma raiz em comum que pode ser resumida da seguinte maneira: qual é o móbil das relações entre esses indivíduos? Eles se ajudavam economicamente para aumentar seu poder político e prestígio? Ou eles se solidarizavam socialmente para solidificarem, garantirem e expandirem as rendas econômicas? Talvez uma alternativa para lidar com esse impasse, ou pelo menos, para deixá-lo menos enrijecido, seja considerar a existência de diferentes redes nas quais os indivíduos estejam inseridos. Não tratei disso neste livro, mas suspeito que algumas redes poderiam mostrar interações mais estreitas entre os agentes, o que leva a crer na existência de clientelismos e favores, laços de parentesco e fortes relações de amizade. Outras redes poderiam não ter nada disso, configurando-se redes “estritamente” mercantis, mais impessoais. As primeiras, tomando como inspiração os modelos desenvolvidos pela sociologia de Mark Granovetter, são redes de laços fortes, as segundas são de laços fracos. Contudo, a performance de uma rede de laços fortes – mais fechada e centralizada –, depende para se sustentar e se atualizar, das redes de laços fracos – mais dispersas e capilarizadas.² Portanto, de certa forma, as duas abordagens podem ser manejadas conjuntamente.

Assim, se torna indispensável ter no horizonte essas duas motivações, uma encerrada no campo político e outra mais restrita ao campo econômico. As duas entradas são relevantes, podem se misturar e são hipóteses viáveis para qualquer pesquisa interessada no tema. Contudo, excluir uma e elevar a outra como móbil explicativo único da questão é, acredito, inadequado. É nesse sentido que se compartilha da opinião de Nuno Madureira. Segundo ele, a transição do século XVIII ao XIX marca um misto de políticas de privilégios que bloqueiam a concorrência, mas que, ao mesmo tempo, se “combinam” com “os princípios de livre troca de bens e serviços”.³

Essas são questões que estão longe de serem encerradas. O oportuno é absorver um pouco da contribuição de cada hipótese para entender o caso de

1 A própria Júnia Furtado leva em conta essa alternativa, mas não a acentua da mesma forma que fez para o fator político. *Ibidem*, p. 54.

2 GRANOVETTER, Mark. “The Strength of Weak Ties.” *American Journal of Sociology*, vol. 78, no. 6, 1973, pp. 1.373 e 1.376. Cf. também ANTUNES, Cátia. A história da análise de redes e a análise de redes em história. *História. Revista da FLUP Porto*, IV Série, vol. 2. 2012, p. 15.

3 MADUREIRA, Nuno Luís. *Mercado e privilégios. A indústria portuguesa entre 1750 e 1834*. Lisboa Editorial Estampa, 1997, p. 9. O debate sobre a transição para a sociedade de mercado é amplo, mas vale deixar registrado um dos trabalhos mais importantes sobre o tema: POLANYI, Karl. *A grande transformação. As origens da nossa época*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2000. Para Polanyi a transição para uma sociedade de mercado só se daria no século XVIII. Essa baliza encontrou severa oposição de BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo*, op. cit., pp. 192-197. Alain Caillé revisitou esse debate: CAILLÉ, Alain. A dominância do mercado. In: LACOSTE, Yves (coord.) *Ler Braudel*. Campinas: Papirus, 1989, pp. 97-135. Cf. também WOOD, Ellen Meiksins. *Origem do capitalismo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

Pernambuco. Porém, como será demonstrado aqui, a sociabilidade dos grupos era muito frágil nessa região, mas mesmo assim, isso não impede de conjecturar que o horizonte mental que impulsionava os agentes mercantis era o de *se tornar* senhor, pelo menos no longo prazo. No médio e no curto prazo os mercados deveriam ser simplesmente mercados e, na melhor das hipóteses, mercados-plantadores. Além do mais, o fato de a comunidade mercantil não se perpetuar na colônia, dependendo sempre dos imigrantes portugueses para se renovar e o fato de poucos mercados residentes atingirem projeções de relevo, como a de um senhor de engenho, sustentam ainda mais o caráter transitório dos agentes mercantis na colônia.

A posição metropolitana, por sua vez, aparecia transitando entre a racionalidade senhorial e a racionalidade mercantil. Muitos dos quadros do aparato estatal da Coroa derivavam das fileiras nobres do reino. Entretanto, a Coroa teria uma atitude exclusivamente próxima ao senhorialismo se não fosse por um componente de peso: as suas rendas dependiam em grande parte dos impostos sobre o comércio, e para garanti-las era imperativo certo apoio ao grupo mercantil. Isso fez a atitude metropolitana mover-se de um lado para o outro, ao sabor das circunstâncias, ora favorecendo senhores, ora mercados.¹ É, em certa medida, essa atitude paradoxal que permitiu a manutenção da colonização portuguesa nos trópicos por tanto tempo.

Organização do livro e fontes

O plano de exposição deste livro se resume em ir dos aspectos produtivos, passando pelo comércio, até o ramo do transporte. Afora essa introdução, começa-se no primeiro capítulo com uma visão geral da economia de Pernambuco no século XVIII, incidindo maiormente nas relações entre senhores e mercados na primeira metade do Setecentos e de como a capitania de Pernambuco foi modificando o seu parque produtivo açucareiro. A situação econômica que procuro desenhar aponta para um período muito conturbado, onde o fornecimento de capitais para financiar o setor produtivo foi sendo constantemente comprometido. No segundo capítulo, argumento que esse cenário facilitou a entrada de uma companhia monopolista de comércio, a CGPP, que forneceria créditos aos produtores e ainda “protegeria”, via monopólio, a região de Pernambuco das dificuldades características de um mercado de livre concorrência. O terceiro capítulo analisa os grandes números da exportação, acentuando e

¹ Essa astúcia política da metrópole se verifica em outros setores da sociedade. No aspecto jurisdicional e administrativo, “enquanto o rei recriminava o governador de Pernambuco por impor um tributo (a finta) aos senhores de engenho para a reconstrução da Sé de Olinda, dando como argumento serem ‘muito pobres’, não permitia que nenhum deles deixasse de pagar os donativos para o sustento de tropas que se encarregavam da segurança da capitania”. Cf. ACIOLI, Vera Lúcia Costa. *Jurisdição e conflitos*, op. cit., p. 35.

explorando o dinamismo que principalmente o algodão, mas também o açúcar, imprimiram nas atividades econômicas da capitania nas últimas décadas do século XVIII. Pelos três capítulos perpassam dados originais acerca dos preços e da exportação de açúcar, algodão e couros, bem como um olhar específico sobre as condições produtivas de Pernambuco.

A segunda parte é quase exclusivamente dedicada aos aspectos microanalíticos do comércio entre Portugal e Pernambuco. Início o capítulo quatro, entretanto, fornecendo um enquadramento institucional onde repousavam as regras do jogo das trocas entre colônia e metrópole, bem como da legislação que regulava as negociações dos preços do açúcar entre mercadores e produtores. O capítulo cinco explora atentamente as atribuladas relações mercantis que tomaram lugar durante o período do monopólio (1760-1780) e de como os moradores de Pernambuco (mercadores particulares e produtores) lançaram mão de diversas estratégias para contornar as regras monopolísticas da empresa. Após o fim do monopólio, a capitania de Pernambuco é reaberta para a atuação de mercadores privados. O capítulo seis põe em relevo duas formas de organização comercial baseadas em comissões (de mercadores residentes e de mercadores itinerantes) e dois tipos de contratos (letras de risco e procurações) que foram amplamente utilizadas pelos atores econômicos engajados na economia colonial no período do comércio livre. O capítulo sete é dedicado unicamente a tratar de uma terceira forma mercantil, as companhias ou sociedades mercantis. Um ponto em comum entre as três formas mercantis é o papel fundamental dos metropolitanos como os maiores financiadores do comércio com Pernambuco.

A terceira parte escrutina o ramo do transporte ultramarino. O capítulo oito percorre os diferentes problemas que o sistema de frotas comboiadas enfrentou durante a primeira metade do século XVIII. O capítulo nove, por outro lado, procurou esclarecer como a companhia monopolista tratou de resolver boa parte desses problemas. Elementos cruciais para a economia do transporte foram a abolição do sistema de frotas e a regulação dos preços dos fretes, ambas políticas do Estado português, que tomaram lugar nas décadas de 1750 e 1760. Os dois últimos capítulos exploram a economia do transporte do ponto de vista dos proprietários de embarcações que operaram na rota Pernambuco-Portugal durante as décadas que se seguiram após o fim do monopólio. O capítulo dez discorre acerca dos aspectos organizacionais do setor do transporte, observando as formas de se administrar o negócio em torno da embarcação, os financiamentos, tempos de viagens, custos, lucros e procura esclarecer, ao final, de que forma os fretes foram desregulados em vista da situação externa, tanto devido aos problemas derivados da conjuntura de guerra como das oportunidades de mercado abertas pela saída de produtores de açúcar no Caribe e da alta demanda pelo algodão cru na Europa. O capítulo onze, por fim, dá nome as pessoas que se dedicaram aos serviços de transporte e além disso explora as hierarquias dos proprietários de embarcações. Assim como a segunda parte do livro, uma

das conclusões da terceira é que uma considerável parcela dos créditos e a grande maioria dos proprietários tinham suas origens na capital do reino.

De maneira a perseguir as questões propostas foram utilizados muitos e diferentes registros. Boa parte das fontes utilizadas para a compreensão da produção de açúcar colonial provieram das informações dos documentos avulsos da capitania de Pernambuco, depositados no Arquivo Histórico Ultramarino. De enorme importância foram as provisões cedidas aos senhores de engenho pelo rei, contemplando-os com postergações de pagamentos de dívidas que esses produtores deviam aos seus credores, os mercadores. Nos mesmos documentos avulsos se encontram diversos registros acerca da organização e funcionamento do sistema de transporte ultramarino das frotas comboiadas. Ambas as informações, sobre dívidas e sobre frotas, referem-se ao período entre a segunda metade do século XVII à primeira metade do XVIII.

Para o estudo da CGPP e dos mercadores particulares que faziam negócios durante a vigência da empresa me valia também dos registros avulsos do Arquivo Histórico Ultramarino, mas foram as correspondências entre a junta dos dirigentes em Lisboa com os gerentes coloniais os registros mais utilizados. Essas missivas, depositadas no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, fornecem ricos detalhes acerca das relações entre os membros da empresa, bem como das manobras mercantis e financeiras em Pernambuco, a atuação dos mercadores coloniais e sua interação com o regime de monopólio.

Os cerca de 1.400 mapas de carga (que informam as mercadorias transportadas pelas embarcações, entre outras informações) foram fundamentais para reconstituir as séries de exportação dos principais gêneros produzidos em Pernambuco entre 1755 a 1807, além de séries inéditas de preços entre 1780 a 1807. Os 753 passaportes de navios possibilitaram completar as informações dos mapas de carga, descortinando os nomes dos proprietários de embarcação. Tanto os mapas de carga como os passaportes de navios se encontram no Arquivo Histórico Ultramarino. Conjuntamente com outros proprietários identificados nas 413 procurações de cobrança de frete nos cartórios de Lisboa (depositados no Arquivo Nacional da Torre do Tombo), a junção dessas três fontes permitiu, de uma só vez, aceder ao mundo mercantil e transportador do ponto de vista macro e micro.

Uma visão mais rica desse cenário, principalmente da perspectiva dos atores, seria melhor apreciada pela compulsão dos demais documentos contidos nos cartórios de Lisboa. Por isso foram de extrema relevância a análise dos mais de noventa contratos de sociedades mercantis e mais de novecentas procurações feitas por mercadores de Lisboa para os mercadores em Pernambuco. Essas documentações permitem identificar os agentes mercantis, suas ligações, termos de negociação e seus atritos. Ainda com esse intuito, foram explorados os processos judiciais do Juízo da Índia e Mina: 36 letras de risco (uma forma contratual muito utilizada no comércio ultramarino) e 236 processos de dívidas

de fretes. Os registros notariais e os documentos do Juízo da Índia e Mina se encontram no Arquivo Nacional Torre do Tombo. Todas essas fontes constituem o corpo documental basilar do livro. Me utilizei de outros registros que destacarei no decorrer dos capítulos, mas vale salientar a importância dos registros da legislação portuguesa da época, dos registros de Junta de Comércio, correspondências entre autoridades ultramarinas e metropolitanas, bem como fontes impressas.

A compulsão de tantos registros gerou uma quantidade expressiva de dados. Por motivo de espaço e também para tornar mais fácil a utilização dessas informações pelos leitores, optou-se por disponibilizá-los em plataforma digital. Todos os apêndices que citarei durante o livro, assim como dois bancos de dados que foram as matrizes para esses apêndices (um que disponibiliza o registro das embarcações e suas cargas que fizeram viagens de Pernambuco para Portugal e outro que sistematiza os dados dos cartórios de Lisboa), podem ser descarregados tanto do endereço eletrônico da Editora Hucitec como do site da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica.¹

¹ <<http://www.abphe.org.br/anexos-de-livros>>.