



MOENDA VELHA, ENGENHO NOVO: CORRUPÇÃO, CONTRABANDO E REFORMA POMBALINA EM PERNAMBUCO (c. 1758-1778)

MOENDA VELHA, ENGENHO NOVO: CORRUPTION, SMUGGLING AND THE POMBALINE REFORM IN PERNAMBUCO (c. 1758-1778)

Daniel Costa¹

RESUMO

O presente artigo busca discutir os impactos das reformas pombalinas e do combate às práticas ilícitas na capitania de Pernambuco, especificamente ao longo do reinado de D. José I, período marcado pelo destaque de Sebastião José de Carvalho em Melo, o Marquês de Pombal enquanto primeiro-ministro. Enfatizamos a administração do governador Luís Diogo Lobo da Silva, que governou a capitania entre 1756 e 1763. Além da discussão bibliográfica, utilizamos documentação em poder da AHU (Arquivo Histórico Ultramarino), destacando o momento de criação da Companhia de Comércio, considerado uma tentativa de estimular a economia e reduzir o contrabando e o descaminho na região.

Palavras-chave: Corrupção; Pernambuco; período pombalino.

ABSTRACT

This article seeks to discuss the impacts of the Pombaline reforms and the fight against illicit practices in the captaincy of Pernambuco, specifically throughout the reign of D. José I, a period marked by the prominence of Sebastião José de Carvalho in Melo, the Marquis of Pombal as prime minister. We emphasize the administration of Governor Luís Diogo Lobo da Silva, who governed the captaincy between 1756 and 1763. In addition to the bibliographical discussion, we use documentation held by the AHU (Arquivo Histórico Ultramarino), highlighting the moment of creation of the Companhia de Comércio, considered an attempt to stimulate the economy and reduce smuggling and embezzlement in the region.

Keywords: Corruption; Pernambuco; Pombaline period.

O artigo apresentado surge como um desdobramento de pesquisa que viria a resultar na monografia intitulada: "Entre atalhos e veredas: uma análise da política da Coroa portuguesa em relação ao contrabando e a corrupção no período pombalino", onde busquei discutir a dinâmica do contrabando de africanos escravizados na América portuguesa. Especificamente na capitania de Pernambuco partindo das políticas implementadas por Portugal no período pombalino para coibir tal prática e o papel exercido pelos agentes da

¹ O autor é licenciado em História pela EFLCH- UNIFESP e desenvolve pesquisa relacionada a temática da corrupção na América portuguesa, com ênfase no período pombalino. O presente artigo é desdobramento de monografia de conclusão de curso intitulada *Entre atalhos e veredas: uma análise da política da Coroa portuguesa em relação ao contrabando e a corrupção no período pombalino. (Pernambuco, 1758-1778)*, pesquisa orientada pelo Prof. Dr. Jaime Rodrigues. Contato: d.silva16@unifesp.br



Coroa na implementação (ou não) dessas medidas, além da participação desses agentes em atos de corrupção.

Cabe esclarecer ainda que "o significado da palavra corrupção, e por consequência do próprio ato de corromper, não ficou imune às transformações ocorridas na sociedade" (SILVA, 2022, p.1). Desse modo em nossa interpretação, o envolvimento de agentes da Coroa na prática direta ou a conivência com a atividade de contrabando, descaminhos e outras ilegalidade acabara por ferir a ideia de limpeza de mãos que deveria conduzir todos os agentes que desempenhavam suas funções na colônia.

Analisando o período em que foi discutida e implementada a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba procurei mostrar como as medidas tomadas em Portugal encontravam obstáculos para serem implementadas, mesmo com o empenho desses agentes enviados pelo marquês de Pombal.

Com a morte de D. João V e a ascensão de D. José I, Portugal começaria a se afastar gradualmente da imagem de país retrógrado, obscuro perante o resto do continente europeu, iniciando um processo de modernização em direção às luzes do iluminismo. Segundo Kenneth Maxwell, "as relíquias multifárias e o canto eclesiástico que simbolizava o rito de passagem do moribundo Roi Soleil" (MAXWELL, 1985, p. 21) português colocaria fim a um ciclo, onde Portugal era visto no resto do continente como símbolo de uma triste imagem (MAXWELL, 1996, p.17).

Naquele período, caso fosse necessário exemplificar o estereótipo de superstição e atraso, Portugal era o exemplo perfeito. Durante o reinado de D. João V era praticamente impossível dissociar o monarca e o próprio país da Igreja católica, dada a imbricação entre ambos. É nesse cenário que D. José I e Carvalho e Melo buscaram através de suas políticas corporificar o Iluminismo, alterando essa realidade. Porém, no crescente processo de transformações, algumas práticas ainda seriam preservadas.

Enquanto herança do reinado joanino, permaneceria o aumento do protagonismo e a posterior hegemonia das secretarias de Estado como instâncias de decisão e proponentes de políticas para o reino, superando o poder dos conselhos de outrora. Para ocupar as secretarias, foram recrutados por Carvalho e Melo quadros experientes da chancelaria, pois no entendimento do novo rei e de seu ministro, ao terem transitado por outros estados que já haviam passado por processos de renovação política e social, os recém nomeados secretários poderiam contribuir na difusão e realização das mudanças pretendidas.

Em contrapartida, foi restabelecido o Conselho de Estado. Ali, esses novos secretários dividiram espaço com fidalgos e membros do alto clero português (SANTOS,



2013, p. 04). Desse modo, se buscava o equilíbrio para a concretização das reformas sem causar uma abrupta ruptura.

Enquanto isso, do outro lado do Atlântico, a capitania de Pernambuco também atravessava seu próprio eclipse. Apesar da vocação exportadora existente desde meados do século XVI, naquele momento a região enfrentava as consequências da crise da economia açucareira. José Ribeiro Júnior em seu pioneiro estudo sobre a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba afirma que, "tendo absorvido o conhecimento técnico e organizacional da produção do açúcar, os batavos quebraram o monopólio de quase um século que os próprios haviam contribuído para instalar e manter na colônia portuguesa" (RIBEIRO JUNIOR, 2004, p.61).

Ribeiro Junior ainda apresenta como hipótese para o declínio da economia nordestina no período, o deslocamento de capital e mão de obra para outras regiões da colônia. Apesar do declínio econômico perceptível, a persistência de muitas fazendas, engenhos e a cultura do tabaco permaneciam como atividades de alta rentabilidade no período. Sem figurar entre as capitanias mais prósperas, Pernambuco entrou na década de 1750 com seu principal produto de exportação em visível declínio.

A capitania estava marcada pelo conflito entre os interesses dos proprietários olindenses – senhores de engenho e proprietários de escravos – e os comerciantes de Recife. Olinda, enquanto símbolo da colonização portuguesa, ao mesmo tempo em que exerceu papel pioneiro na sociedade colonial, teve como marca de sua trajetória "uma história de gradativa e constante perda territorial e de importância política" (BERNARDES, 2006,p.29-35). Denis Bernardes aponta que nenhuma vila pernambucana, "possuía estrutura urbana semelhante e, na Colônia, apenas Salvador, sede do governo-geral e do bispado poderia comparar-se com Olinda" (BERNARDES, 2006, p.30). A invasão holandesa causaria enormes prejuízos a Olinda, com diversas edificações incendiadas ou demolidas, mesmo após o processo de reconstrução iniciada com a expulsão dos invasores a cidade seguiria sendo vista como uma pálida sombra do que fora outrora.

O Recife viveu o oposto do processo experimentado em Olinda. A decisão de transformar a antiga freguesia em vila em 1709, representou, além do fortalecimento dos homens de comércio, o enfraquecimento dos até então conhecidos como nobres da terra, os senhores de engenho, e a perda do núcleo portuário até então sob a jurisdição olindense: "contrastando com o aspecto de cidade quase fantasma e decadente que era Olinda, Recife se apresenta como uma vila cheia de dinamismo e em franca expansão" (BERNARDES, 2006, p.59).



Cabe ressaltar que outros autores, como Júnia Ferreira Furtado enxergam na promoção de Recife a vila como um ponto de acirramento entre os senhores de engenho olindenses e o crescente grupo de comerciantes recifenses. Assim, o dinamismo recifense se mostraria como cenário ideal para as reformas pombalinas, como observado no governo de Luís Diogo Lobo da Silva e na decisão de criar a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

As transformações empreendidas por Carvalho e Melo no período podem ser encaradas como um momento de mudanças marcado pela ausência de rupturas, fazendo desse processo um "movimento no qual a pressão vinda de baixo é contida no alto, o que conduz a uma modificação das estruturas, seguida por novas pressões de baixo" (THOMPSON, 2001, p.203). As pressões podem ser notadas, por exemplo, na permanência do Conselho de Estado em Portugal, ou na maleabilidade de alguns governadores coloniais na aplicação das diretrizes pombalinas que acabaram culminando na persistência do contrabando e da defesa de interesses escusos por parte dos agentes locais mesmo com restrições cada vez mais severas.

Pode-se afirmar que, mesmo passando por significativas alterações, a lei e o direito continuavam sendo uma "mediação específica, não um simples instrumento ideológico a serviço da dominação da classe dominante" (THOMPSON, 2001, p.211). Em direção semelhante, Stuart Schwartz afirma que, apesar de não representar em certas situações os interesses dos grupos dominantes na colônia, o aparato estatal poderia refletir do outro lado do Atlântico as tensões e conflitos que ocorriam na metrópole. Essas transformações políticas e econômicas e "as alterações nas alianças sociais precisaram bater-se contra a inércia, tradição e os interesses entrincheirados" (SCHWARTZ, 1988, p. 220), fazendo o período colonial ficar marcado mais pela persistência que por mudanças.

A própria ideia de modernidade concebida no período ajuda a compreender como esse processo de transformações ocorreram sem rupturas traumáticas, seja na metrópole ou na colônia. O dicionário de Bluteau define modernidade como "coisa dessa era", como "qualquer coisa novamente inventada" (BLUTEAU, 529). Em outras palavras, para ser moderno, era preciso reinventar o antigo. Foi o que ocorreu na "ruptura" do programa e modo de governar joanino e na construção do programa josefino, que carregando um imenso simbolismo de transformação, não rompeu com algumas formas já estabelecidas.

No bojo dessas mudanças era fundamental ordenar o funcionamento das instâncias que representavam a Coroa na colônia, coibindo diversos abusos. Na América portuguesa, tornara-se prática comum a revenda com grande lucro de cargos na Fazenda e Justiça arrematados em Portugal, e "moralizar os cargos públicos foi um matéria que exigiu a mais



rigorosa atitude da Coroa" (RIBEIRO JÚNIOR, 2004, p.43). A maior regulação dos cargos públicos, somadas à instalação de um sistema arrecadador severo - Charles R. Boxer chegaria a afirmar que o contrabando deu à Coroa portuguesa sua maior dor de cabeça fiscal no século XVIII (BOXER, 1981,p.320), podem ser vistas como pedras basilares da política pombalina para a Colônia.

Esse dinamismo pode ser observado também na conduta dos governadores, que na maioria dos casos procuraram lidar com as elites locais de forma prudente, ao mesmo tempo em que buscavam cumprir as ordens vindas de Portugal. Caso não fosse possível, buscavam negociar condições com esses grupos locais para forjar o consenso em torno de tais medidas. Um exemplo de governador que ao mesmo tempo em que seguiu as diretrizes do programa pombalino buscou forjar alianças com os grupos locais, foi Luís Diogo Lobo da Silva, que governou a capitania de Pernambuco entre 1756 e 1763, quando foi transferido para Minas Gerais, onde permaneceu até 1768.

Lobo da Silva nas palavras de Laura de Mello e Souza, foi um governador, "afinado com a política pombalina, que, com empenho, procurou implementar nas duas gestões que lhe couberam" (SOUZA, 2006, p.329) as diretrizes vindas da Corte. Em um cenário onde "reclamar dos governadores parece ter sido mais a regra do que a exceção entre os vassallos das conquistas ultramarinas" (ROMEIRO, 2017, p.176) o governador aparece como exceção.

Seja no período em que governou Pernambuco, onde lidou com uma aristocracia decadente e com comerciantes em franca ascensão, ou em Minas Gerais, onde uma "sociedade nova e de cunho arrivista começava a sedimentar-se" (SOUZA, 2006, p.329) não há registro de queixas a respeito de desvios cometidos pelo governador. Ao que parece, Luís Diogo procurou seguir de forma exata as instruções de Pombal, adotando "prudência para deliberar, destreza para dispor e perseverança para acabar" (MAXWELL, 1985. p. 233) a implementação das reformas postas.

O único conflito substancial enfrentado por Lobo da Silva durante sua estadia em Pernambuco foi uma longa demanda com o ouvidor da capitania da Paraíba, João Rodrigues Colaço, que será abordada adiante. Logo no início de sua administração, Lobo da Silva tomou medidas impopulares para viabilizar as reformas, causando assim conflitos com funcionários já estabelecidos na região, como o ouvidor geral de Pernambuco, Bernardo Coelho da Gama, que nas palavras do governador, "apesar de ser sindicante e ouvidor, era, na verdade especialíssimo amigo daqueles que deveria fiscalizar" (SOUZA, 2006, p.329).



Além da preocupação com as reformas administrativas, a revitalização da economia era preocupação central do governador, como pode ser observado em ofício enviado para Carvalho e Melo, onde além de aparecer a possibilidade da instalação de uma companhia de exploração, o governador ressalta a necessidade do fornecimento de trabalhadores africanos para incrementar o desenvolvimento do interior.

A preocupação do governador com a prosperidade da região é algo constante na documentação consultada. Segundo Lobo da Silva, para o pleno desenvolvimento da região seria necessário dinamizar a produtividade dos engenhos e estimular o comércio. Assim, o governador parecia buscar atender os interesses dos senhores de engenho olindenses e dos comerciantes de Recife. No momento em que os "engenhos e seus senhores se encontravam em estado de ruína", assim como "os comerciantes da praça", a criação da companhia de comércio mais uma vez foi apresentada como fundamental. Segundo o governador, os comerciantes imploravam pela criação da companhia.

O combate ao contrabando, visto como fator que prejudicava os comerciantes estabelecidos e a própria Coroa, era motivo de preocupação para o governador que encontrava dificuldade para reprimir a atividade que ocorria com desenvoltura na região da vila de Goiana e em Itamaracá, tal preocupação seria o ponto central de ofício enviado por Lobo da Silva para Carvalho e Melo. Posteriormente, com a criação da Companhia de Comércio, Goiana seguiria como importante rota para o contrabando de mercadorias e escravizados na região.

O governo de Lobo da Silva durou sete anos, ou seja, o dobro do período costumeiro dos governadores no período, que duravam de três a quatro anos" (SOUZA, 2006, p.331). Além do empenho nos fatos citados, o governador procurou "equipar e revitalizar as fortalezas de Pernambuco e das capitanias subalternas, aperfeiçoou o sistema de remessa de madeiras para o reino e interferiu na arqueação dos navios que faziam o tráfico entre Angola e Pernambuco" (SOUZA,2006, p.331).

A falta de cuidado e a desobediência dos contratadores que superlotam os navios em Angola, burlando a fiscalização, prejudicava o comércio, pois além do risco da perda de escravizados que corriam o risco de não resistir à travessia atlântica devido à lotação, havia a possibilidade do desvio do excedente para a vila de Goiana.

Apesar do empenho de Lobo da Silva e dos demais governadores que assumiram o posto em Pernambuco e da própria Coroa em coibir a prática do contrabando, ficaria atestado o fracasso da política colonial nessa questão. Para Boxer, "os numerosos e repetidos decretos ameaçando terríveis punições contra os traficantes e contrabandistas, promulgadas pelo império português atestam a ineficácia de tais medidas (BOXER, 1981,



p.321). A raiz do insucesso dessas medidas pode ser apontada na construção do sistema administrativo pombalino. Tal sistema envolveu, nas palavras de Maxwell, uma gama diversificada de sujeitos "raizando o desvario". Comerciantes, homens de negócios e magnatas locais foram atraídos para as diversas seções administrativas, tornando-os funcionários fiscalizadores que atuavam em muitos casos na defesa de interesses próprios (MAXWELL, 1985, p.87).

Esse descompasso entre atuar em defesa dos interesses da Coroa ou em interesse próprio seria o pano de fundo da demanda entre Lobo da Silva e o ouvidor Colaço. Em ofício dirigido a Carvalho e Melo em 1759, o governador denunciava a intervenção do ouvidor em sua jurisdição ao permitir, por meio de falsas permissões, a intromissão de vereadores da vila de Natal nos negócios das vilas recém-criadas.

Além disso, o ouvidor também cobrava de forma ilegal impostos e outros serviços da justiça. Após o envio deste ofício, Lobo da Silva reforçaria a Carvalho e Melo e ao secretário de estado Marinha e Ultramar, Francisco Xavier de Mendonça Furtado as queixas contra Colaço, relatando inclusive a continuação dos conflitos com o ouvidor. A demora na tomada de medidas contra Colaço, além de acirrar os conflitos com o governador, parece ter aumentado a sensação de impunidade, pois, cada vez mais, o ouvidor parecia empenhado em deslegitimar a autoridade de Lobo da Silva. Atitudes como interferir na punição de indivíduos condenados após devassa e a interferência em medidas tomadas pelo governo local no controle de distúrbio na vila de Goiana atestam o crescente poder do ouvidor.

A situação começaria a mudar quando Colaço passou a enfrentar o poder central, como no caso em que se colocou publicamente contra o Diretório dos Índios, inclusive praticando atos violentos e reforçando calúnias acerca das ordens e dos ministros do Reino. Nesse momento, o ouvidor parece ter ultrapassado as fronteiras do tolerável, e quatro anos após as primeiras queixas de Lobo da Silva, foi instalado o processo de devassa.

A devassa contra Colaço foi concluída em maio de 1764, com o sequestro de todos os bens e sua destituição do cargo de ouvidor. Nesse momento Lobo da Silva ocupava a cadeira de governador de Minas Gerais, assumindo o governo de Pernambuco em sua substituição Antônio de Sousa Manoel de Meneses. O embate entre o governador Lobo da Silva e o ouvidor da capitania subalterna da Paraíba existiu durante boa parte de seu governo, sendo resolvido apenas na administração de seu sucessor e quando o mesmo passa a enfrentar além do governador o poder central.

A proteção dada a Colaço no primeiro momento pode ser resultado da constituição da sua rede de sociabilidade, forjada em Pernambuco e no próprio reino. De acordo com a documentação consultada, em 1728 João Rodrigues Colaço já ocupava o cargo de juiz de



fora da capitania de Pernambuco, sendo promovido em 1754 a provedor da Fazenda Real. Por fim, em 1759, quando foi nomeado ouvidor da Paraíba, acumulou por alguns meses o cargo de corregedor da vila de Goiana, importante ponto para o contrabando de mercadorias e pessoas.

Além das redes constituídas na capitania de Pernambuco é provável que Rodrigues Colaço tivesse contatos também em Portugal, pois o mesmo havia exercido o cargo de juiz de fora em Sesimbra, como atesta ofício em que o então juiz pede contagem do tempo de serviço referente a esse período.

Segundo Boxer, "uma vez que a Coroa não conseguia pagar salários adequados, os seus funcionários no ultramar estavam, de forma expressa ou tácita, autorizados a negociar por conta própria" (BOXER, 1981, p.307). Isso levava os funcionários a buscarem aumentar seus rendimentos, o que resultava geralmente em atividades ilícitas, incluindo aí o contrabando. De acordo com a historiadora Adriana Romeiro, negociar produtos oriundos de navios que atracavam na costa era "tanto uma grave infração do monopólio quanto um dos meios mais lucrativos para se apropriar de bens ilícitos" (ROMEIRO, 2017, p.187-188).

Esses agentes, oriundos em grande parte da nobreza portuguesa, quando deslocados para a colônia, acabavam entrando em conflito com funcionários reinóis ou locais já estabelecidos na região, o que ocorreu no conflito entre Lobo da Silva e Rodrigues Colaço. Para Romeiro, "diante das ameaças à própria autoridade, os oficiais se articulavam para repelir medidas que limitassem os seus poderes e privilégios"; nesse embate dos funcionários estabelecidos com o poder central, as "sólidas redes relacionais" constituídas seriam fundamentais nessa nova realidade (ROMEIRO, 2017, p.51).

O conflito entre Lobo da Silva e Rodrigues Colaço representava mais que uma mera contenda entre dois agentes públicos. A disputa marcava o conflito entre as práticas e costumes já estabelecidos na colônia e as novas diretrizes traçadas por Carvalho e Melo, que não escapava de suas próprias contradições. No período anterior, em que era comum os próprios governadores se utilizarem do cargo para acumular fortuna, inclusive, "a prática do contrabando era, sem dúvida, umas das acusações mais comuns contra governadores" (ROMEIRO, 2017, p.187-188) os possíveis atritos eram menores, pois os interesses escusos eram convergentes.

Com a adoção de novas diretrizes, como a nomeação desses governadores não só afinados ao novo programa, mas também ao primeiro-ministro e o aumento dos vencimentos e benesses posteriores a saída do cargo, os desvios e por consequência a tolerância com infrações cometidas por outros agentes passa a não ser mais interessante, daí o acirramento dessas tensões.



Frente a esse cenário conturbado, o combate aos desvios e especialmente ao contrabando foi a tônica dos governadores de Pernambuco durante o período pombalino. Porém, em uma região onde parte da elite local estava intimamente ligada à atividade, inclusive advindo daí sua riqueza, a tarefa se tornaria inglória. Ações anteriores, como a desencadeada contra o contrabando de tabaco, já haviam se mostrado ineficazes, pois, apesar da atuação incisiva do governador, os negociantes passaram a utilizar como argumento as licenças régias que permitiam a partida de navios rumo ao continente africano sem passar pela fiscalização da Junta do Tabaco no porto de Recife (FERREIRA,2010, p.218).

Em outra situação, o então governador queixava-se a respeito do contrabando de escravizados na capitania de Itamaracá. Segundo o mesmo, navios que partiam da costa da África rumo a Recife atracavam antes em Itamaracá, onde desembarcavam cargas e africanos escravizados que seguiam por terra até Pernambuco sem pagar os impostos que deveriam ser recolhidos (DIAS, 2017, p.43).

Segundo o governador, ao "tolerar essas desordens, se seguem perniciosas consequências", entre as quais, a constituição de uma elite local baseada nos rendimentos resultante de tais ilegalidades, que somadas à estreita ligação com agentes da Coroa, se tornaram um obstáculo a ser enfrentado pelos administradores pombalinos. A ciência da realidade pernambucana por parte de Lobo da Silva pode ser a chave para a defesa, por parte do governador, da criação de uma companhia de comércio na região nos moldes daquela criada no Grão-Pará e Maranhão.

Para António Carreira, não havia como dissociar a criação das companhias de comércio da tentativa da Coroa de combater "as fraudes, roubaheiras e todo um conjunto de atos irregulares praticados por contratadores, traficantes de ocasião e lançados com a conivência ou não dos agentes régios" (CARREIRA, 1988, p.49) nas colônias. Ainda segundo o autor, com a abolição da escravidão indígena e a crescente demanda por escravizados africanos, era crucial para Portugal combater essas irregularidades em suas colônias; assim, a criação de tais companhias também serviria como forma de controlar a expansão do tráfico.

Por meio de um cálculo engenhoso, ao incentivar o comércio da companhia com Angola e reaquecer a antiga relação comercial da capitania com a Costa da Mina, Carvalho e Melo buscava, no cenário externo, arrefecer o avanço dos negócios holandeses e ingleses na região, e, no contexto interno, limitar a liberdade no comércio de escravizados exercidos por comerciantes de Salvador e Recife (CARREIRA,1983, p.120-122). A princípio, o plano traçado por Carvalho e Melo parecia lograr êxito.



Basta recordar as informações do governador Lobo da Silva acerca do interesse e ânimo dos comerciantes recifenses quanto à criação da companhia. Mas, a partir da sua criação e consolidação, os conflitos começaram a emergir. As primeiras reações vieram de comerciantes varejistas livres que não estavam ligados à companhia de comércio. Em reação, o governador "respondeu com ameaça de castigo a exemplo do Porto" (RIBEIRO JUNIOR, 2004, p.109)². Além desses varejistas livres, muitos comerciantes lisboetas também não viram com bons olhos a atuação da empresa monopolista, principalmente os comissários volantes que, segundo Boxer, seriam mais prejudicados em suas atividades que os mercadores ingleses (BOXER, 1981, p.183).

Em ofícios enviados para Carvalho e Melo e Mendonça Furtado no início de 1761, mais uma vez Lobo da Silva mostrava que alguns comerciantes continuavam resistindo à atuação da companhia. Todavia, naquele momento isso se somava às queixas dos senhores de engenho, que viam a empresa com desconfiança renovada, devido à falta de assistência da companhia para com os mesmos. Diante de tal situação, o governador apontou duas alternativas para lidar com a situação: tomar medidas enérgicas contra os opositores, ou fazer a Coroa adotar estratégias para que esses comerciantes adquirissem cotas da companhia. Com isso, além de evitar a adoção de medidas repressivas, a companhia seria capitalizada, e os comerciantes arrefeceriam sua oposição, pois seus interesses estariam em jogo.

Outra medida adotada pela Coroa para capitalizar as companhias de comércio e ao mesmo tempo diminuir o descontentamento com elas foi a possibilidade de ascensão social através da compra de ações. Ao comprar mais de dez ações da empresa, era dado ao acionista automaticamente o estatuto de nobilitação, possibilitando a ascensão do sócio. Como em outras situações, o poderoso primeiro-ministro, com a aplicação de tal medida, consegue atender interesses estabelecidos nos dois lados do Atlântico.

Boxer apresenta como exemplo o caso de Inácio Pedro Quintela, conselheiro e amigo do primeiro-ministro, além de "ligado pelo casamento e por laços de negócios com outros protegidos de Pombal" (BOXER, 1981, p.318). Foi diretor das companhias de comércio de Pernambuco e Paraíba e do Grão-Pará e Maranhão, adjudicatário, ou seja, aquele que detinha o direito dos monopólios do tabaco, pesca de baleia e de vários arrendamentos de impostos na colônia. Para o autor a introdução desses comerciantes na nobreza trouxe para a burguesia portuguesa uma "sociabilidade e delicadeza até então

² Sobre os acontecimentos ocorridos no Porto a que se refere Lobo da Silva, Boxer explica que foi um protesto "turbulento contra a Companhia do Vinho do Douro, os manifestantes foram punidos com uma severidade selvagem, tendo dezessete sido executados". (BOXER, 1981, p.184).



inexistente, o que colocava a nação no mesmo nível dos países mais educados da Europa" (BOXER, 1981, p.318).

Exageros à parte, com esses novos atores sociais Carvalho e Melo logrou algum êxito na transformação da sociedade portuguesa, que começava a deixar para trás as tradições forjadas até o reinado de D. João V. Além do crescente descontentamento da população local com a empresa monopolista, que aumentava de acordo com o desenvolvimento da mesma, os governadores de Pernambuco tiveram que lidar com o contrabando, que fora no período em discussão o grande concorrente da companhia monopolista. Apesar das inúmeras instruções provenientes de Lisboa exigindo a aplicação das leis, os governadores pouco conseguiam fazer para combater a prática.

A rentabilidade da mesma é observada em situações nas quais os próprios acionistas da companhia e seus familiares passaram a atuar na atividade ilegal. Em ofício enviado a Mendonça Furtado, o governador Lobo da Silva vislumbrou a possibilidade de maior sucesso na missão de conter o contrabando na região, pois somadas às medidas tomadas pela Provedoria e pela Conservatória em não impor embargos a decisões relativas à questão, a repressão seria mais dinâmica. O otimismo do governador não corresponderia à realidade: com o envolvimento dos próprios acionistas da companhia e o crescente descontentamento da população com os preços praticados, o contrabando seria mantido como uma atividade constante na capitania.

Lidar com a questão do contrabando, no primeiro momento pode parecer um trabalho inglório para o historiador, devido principalmente a carência de fontes, já que a própria atividade apresentava um caráter "esquivo" (DIAS, 2014, p. 200) e os infratores não preservaram documentação que pudesse incriminá-los no futuro. Porém, é preciso lembrar que não há crime perfeito, logo o tráfico ilegal foi objeto de ampla repressão deixando indícios importantes (RODRIGUES, 2022), como a documentação produzida pelos governadores e agentes responsáveis pela fiscalização, assim como as devassas abertas contra aqueles que praticavam o ilícito, possibilitando a identificação desses sujeitos.

Em ofício enviado para o provedor e deputados da companhia de comércio, além da defesa da importância do empreendimento comercial, surgem denúncias anônimas de contrabando promovido pelo alferes João de Santa Ana e pelo comerciante Manoel Rodrigues Lamenha. O primeiro, servindo em Pernambuco, além do contrabandista, foi apontado como um sujeito que tinha o hábito de roubar em jogos e ser violento, porém nada lhe acontecia por ser "criado do governador". O segundo, apesar de ser comerciante na vila de Alagoas, era um conhecido contrabandista de fazendas em toda a região, protegido por possuir ligações locais com o juiz daquela comarca.



Desse modo, a partir da documentação citada, percebe-se que pessoas das mais diversas origens e ocupações estavam envolvidas com o contrabando, apesar da existência da companhia de comércio e do discurso que buscava condenar tais práticas. Ao defender a criação das Companhias de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e a de Pernambuco e Paraíba, Carvalho e Melo buscava estimular em primeiro lugar o desenvolvimento local. Em Pernambuco, era esperado "o progresso dos engenhos de açúcar dentro da região de seu monopólio" (MAXWELL, 1985, p.61), fato que revitalizou a economia da região.

Por outro lado, "a insistência governamental na introdução de um grande número de escravos africanos coincidia com objetivos imperiais mais amplos" (MAXWELL, 1985, p.61), pois intensificar o comércio com Angola, assegurando o monopólio de escravizados para a região (KLEIN; LUNA, 2010, p.68-69), além de assegurar o domínio da região e combatendo possíveis invasores, os lucros gerados para a coroa passam a ser consideráveis.

A relação comercial entre Angola e Pernambuco remonta à época quartina. Já no século XVII, a importância dos trabalhadores africanos para a região é ressaltada pelo padre Antônio Vieira, quando o mesmo diz que: "sem negros não há Pernambuco, e sem Angola não há negros" (RIBEIRO JUNIOR, 2004, p.125). No momento de criação da empresa monopolista, esse comércio passava por um período de baixa. No entanto, quando são observados os dados relativos ao fluxo de escravizados, observa-se que os números relativos ao tráfico apresentam estabilidade, acompanhando a dinâmica geral da colônia, pois a redução no período seguinte estaria ligada à redução da demanda por mão de obra nas áreas de mineração.

Segundo Ribeiro Júnior, entre 1742 e 1760 desembarcaram no porto de Recife 50.871 escravizados, sendo 34.383 vindos de Angola e 16.488 originários da Costa da Mina. Durante o período de atuação da Companhia 41.324 concluíram a travessia atlântica, desse total 35.723 eram provenientes de Angola e apenas 5.601 oriundos da Costa da Mina (RIBEIRO JÚNIOR, 2004, p.130-131)³.

Ao confrontar os números apresentados por Ribeiro Júnior com informações levantadas por outros autores, observa-se uma disparidade nos dados para mais ou para menos. Em sua obra clássica, Antônio Carreira aponta o desembarque no período de monopólio da Companhia de 54.575 escravizados, sendo 45.079 provenientes de Angola e 9.496 vindos da Costa da Mina (CARREIRA, 1983, p.231-232). Em trabalhos mais recentes,

³ Na quantificação referente ao período da companhia Ribeiro Júnior contabiliza duas viagens diretamente para o Rio de Janeiro, que transportaram respectivamente 30 escravizados de Angola e 464 cativos de Benguela.



a partir do exame das certidões da Alfândega do Recife, Érika Dias demonstra que, no período entre 1742 e 1759, desembarcaram em Pernambuco 54.161 escravizados, 35.231 dos quais provenientes de Angola e 18.930 da Costa da Mina. Já no período de atividade da companhia de comércio, foram desembarcados 37.806 africanos no porto pernambucano. Para esse período, a autora não contabilizou separadamente os escravizados originários de Angola e da Costa da Mina (DIAS, 2014, p.349).

Por fim, ao consultar o *Transatlantic Slave Trade Database*, observamos que no período de comércio livre, desembarcaram em Pernambuco 55.738 escravizados; já durante o monopólio da companhia é perceptível uma pequena queda, totalizando 47.235 africanos que concluíram a dolorosa travessia atlântica. Ao confrontar os dados, vê-se uma clara discrepância nas informações referentes ao período de monopólio. A diferença chega a quase 17 mil escravizados desembarcados quando comparados os dados apresentados por Dias e Carreira.

Quando são analisadas as informações referentes ao período de livre comércio, a oscilação pode ser considerada tolerável, apesar da diferença nos dados de Ribeiro Júnior. Cabe ressaltar que os dados relativos ao número de escravizados desembarcados nos portos brasileiros ainda é tema de intenso debate⁴. No caso em questão, alguns fatores contribuem para a discrepância apontada. O primeiro é o espaço temporal que separa os trabalhos: enquanto o livro de Ribeiro Júnior teve sua primeira edição no final da década de 1970, o TSTD recebe constantes revisões e atualizações. O segundo fator diz respeito à fonte das informações para a obtenção de dados. Ribeiro Júnior utilizou documentação proveniente do Arquivo Histórico Ultramarino e do Arquivo Histórico do Ministério das Finanças em Lisboa; por sua vez, Carreira recorreu às fontes do Arquivo de Angola, enquanto Érika Dias valeu-se das certidões da Alfândega do Recife.

Apesar das divergências nos números, é perceptível como Angola, antes mesmo da constituição da companhia de comércio, aparecia como principal fornecedor de escravizados para Pernambuco. Com a constituição da empresa monopolista, a capitania passaria a exercer com primazia o comércio de escravizados em Angola em detrimento a Salvador e Rio de Janeiro (FERREIRA,2012). Essa primazia acabaria sendo uma das razões para o estímulo do contrabando de escravizados na capitania, pois apesar das medidas tomadas para garantir que os trabalhadores trazidos do continente africano abastecessem a área do monopólio, muitos deles eram vendidos para outras regiões.

⁴ Para mais informações ver: SOARES, Mariza de Carvalho. **O comércio português/brasileiro de escravos no Transatlantic Slave Trade Database**. In: **Almanack**, n. 22, ago. 2019.



Praticamente desde as primeiras viagens, a companhia mandava escravizados para o Rio de Janeiro, de onde eram vendidos para a região das minas por preços superiores àqueles que poderiam ser alcançados no comércio de Pernambuco. Mesmo com a queda da demanda por mão de obra na mineração, o fluxo de comércio desses escravizados desviados para o Rio de Janeiro prosseguiu, passando a ser enviados para a América espanhola através de rotas para a bacia do Prata.

Ribeiro Júnior aponta a contradição contida na proteção aos compradores pernambucanos. Segundo o autor, a própria determinação real feita para a empresa monopolista esclarecia que “não se deve descuidar do Rio de Janeiro sempre que V. M. tenha averiguado sua utilidade”. Assim, apesar da primazia dada aos pernambucanos na compra dos escravizados, o comércio com o Rio de Janeiro passou a ser autorizado em 1763, criando uma situação em que esses homens e mulheres passam a ser enviados para aquela capitania.

Cabe esclarecer que o deslocamento desses escravizados para o Rio de Janeiro apesar do protesto dos compradores de Pernambuco, era uma prática consentida e estimulada pela própria Coroa, ou seja, não configurava de forma direta uma atividade ilegal, no entanto tal prática acabava abastecendo o contrabando de africanos para os domínios espanhóis através de rotas rumo ao sul da colônia.

Outra forma utilizada pelos acionistas da Companhia para burlar a primazia dos compradores pernambucanos foi alegar que, ao ficarem por tempo prolongado em Recife aguardando a compra, esses homens e mulheres davam prejuízos à empresa, por isso pediam autorização para enviar a outras praças aqueles que figuravam excedentes do estoque. Com essa decisão, a junta da companhia de comércio “toma a resolução de enviar para a capital da colônia alguns dos melhores escravos que eram comprados por preços superiores àquele que poderia ser alcançado em Pernambuco” (RIBEIRO JUNIOR, 2004, p.129).

Tal decisão viria a gerar protestos do governador José César Meneses, que administrou a capitania entre 1774 e 1787. Para ele, em Pernambuco era preciso adquirir por volta de dez escravos ruins para fazer o serviço de oito, tornando mais caro a mão de obra na capitania servida pela sociedade mercantil, então detentora do privilégio. Ao privilegiar o comércio desses escravizados com outras regiões, o descontentamento dos proprietários de terras com a Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba começou a aumentar. O acirramento dos ânimos iria convergir com a posição de membros da elite local que não detinham ações da empresa monopolista, e que antes da constituição da



mesma, negociavam mão de obra escrava com capitanias próximas. Desse modo a convergência de descontentamentos viria impulsionar o contrabando na região.

Segundo Dias, comerciantes locais "enviavam seus barcos ao Rio de Janeiro com carne para vender, e com o lucro compravam fazendas que introduziram nos portos do sertão da capitania" (DIAS, 2014, p.206). Para escoar esse contrabando, foram criadas rotas alternativas àquelas que passavam por maior controle das autoridades. Assim, vilas próximas ao Recife, como Porto Calvo, passaram a receber pequenas embarcações com mercadorias contrabandeadas e escravizados que abasteceriam os engenhos da região. Em ofício enviado pelo então governador, conde de Povolide para Carvalho e Melo, é relatada a existência de uma rota que partia do sul do Recife e alcançava o Rio São Francisco, onde era possível passar para Alagoas, Sergipe e Bahia.

Todavia, o crescente envolvimento de setores da elite local e até mesmo de acionistas da companhia de comércio e seus familiares tornaria a missão cada vez mais complexa. Em ofício enviado pelo governador José César Meneses ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar, Martinho de Melo e Castro, o governador presta contas a respeito do cumprimento de ordens para seguir na repressão ao contrabando.

Meneses afirmou que, apesar da dificuldade, procurou executar e cumprir tais ordens com desvelo, principalmente no que dizia respeito às embarcações vindas da Bahia, as quais não sofriam na origem a devida fiscalização, apesar de seus reiterados apelos ao governador daquela capitania. Ainda na correspondência, o governador informa a Melo e Castro ter prevenido deputados da companhia monopolista sobre o recebimento de informações de que alguns dos eleitos estariam se aproveitando do cargo para fazer contrabando dos mais variados gêneros para o porto da Bahia, e para "outros do continente da América", o que denota o poder desses comerciantes e o volume contrabandeado.

A repressão ao comércio ilegal foi algo constante no período. Mas a desconfiança da participação de membros da Companhia na atividade ilícita apareceria já na administração de Lobo da Silva, para quem era nítida a participação da direção da empresa monopolista nos contrabandos. Para Ribeiro Júnior, "tudo comprova a participação dos deputados da direção da Companhia no contrabando" (RIBEIRO JUNIOR, 2004, p.186). Já na fase de liquidação da empresa era notória a insatisfação da Junta com os deputados, que nada faziam para ressarcir os prejuízos advindos do contrabando.

Para o governador, a falta de renovação do quadro dirigente da companhia facilitaria a corrupção, pois "a permanência continuada dos mesmos indivíduos na administração, propiciava aos mesmos o domínio dos mecanismos de funcionamento, promovendo seus interesses pessoais em detrimento aos da companhia" (RIBEIRO JUNIOR, 2004, p.187).



Apesar da frequente apreensão de gêneros oriundos do contrabando, a fiscalização continuava se mostrando ineficiente. O envolvimento desses agentes no comércio clandestino impedia que os mesmos tivessem real comprometimento com as medidas destinadas a impedir a prática. Diante de tal situação, os governadores, comprometidos com a aplicação das instruções pombalinas adotavam medidas alternativas, como a tomada pelo governador José César Meneses, que decidiu formar tropas pagas para fiscalizar as veredas e caminhos, apreendendo mercadorias e capturando escravizados que passavam por essas rotas onde ocorria o contrabando.

Por sua vez, em 1769, o governador Luís José da Cunha Grã Ataíde e Melo, conde de Povolide, após enfrentar obstáculos no combate ao comércio ilegal e antevendo dificuldade no cumprimento de ordens vindas de Portugal, enviou ofício ao secretário de Marinha e Ultramar, Mendonça Furtado, informando sobre a falta de interesse das autoridades locais, especialmente do ouvidor local, em tirar devassas, prender embarcações e efetuar a prisão de pessoas envolvidas no comércio clandestino.

Para Dias, "a posição usufruída por aqueles que compunham a direção da Companhia e por seus parentes possibilita a formulação de estratégias para o aumento da riqueza pessoal" (DIAS, 2014, p.205-207). Nesse cenário, atuar no contrabando foi a principal estratégia criada por essas pessoas. Além da posição privilegiada desses deputados-contrabandistas, outros fatores, como o crescente descontentamento da população local com as práticas da companhia, contribuíram para a permanência do contrabando na capitania, mesmo com as sucessivas tentativas de reprimi-lo.

A conivência dos agentes públicos ocorrida por causa dos laços de parentesco ou por vantagens obtidas, aparecia como pedra angular da prática escusa. Um caso trazido por Érika Dias revela a organicidade dessas redes, o fato narrado tem como personagem central um comissário volante da Bahia, responsável por vultoso contrabando em Pernambuco e que tinha como principal sócio Francisco de Passos Viana, "irmão de três homens de negócio da praça do Recife: o capitão Luís Pereira Viana, o diretor da companhia, Luís de Faria Viana, e João Martins Viana, escrivão da Conservatória" (DIAS, 2014, p.207), instância responsável pelas demandas referentes à companhia.

A partir da análise da documentação referente à Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba⁵, é perceptível a falta de empenho da Conservatória em questões referentes ao contrabando. Totalizando quase setecentos processos, é mínima a quantidade referente a essa prática criminosa. Por outro lado, as disputas em torno de questões como cobrança e penhora dos bens de inadimplentes com a empresa monopolista e demandas em torno de

⁵ Consulta baseada em planilha gentilmente cedida pelo Prof. Dr. Jaime Rodrigues.



cotas das ações formam a parte substancial do conjunto documental, ao lado de crimes cometidos contra a Companhia. Constam no inventário da Conservatória da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba apenas seis processos referentes à prática do contrabando, dos quais dois terminaram com a absolvição dos implicados.

Em ambos os casos, os indivíduos livres de penalidades ocupavam os postos de capitães no território pernambucano. Em relação aos demais processos que resultaram na condenação dos réus, um condenado era despenseiro do navio em que ocorreu o delito; outro aparece sem qualificação no processo, constando apenas sua idade, 62 anos, e o local de nascimento, uma vila pernambucana. Por fim, o terceiro réu condenado em devassa tirada pela prática de contrabando era um comerciante português que fora preso, seguindo para Lisboa na embarcação Nossa Senhora do Rosário e São José contrabandeando rolos de tabaco em caixas de açúcar.

O último processo, também referente a contrabando ocorrido no navio Nossa Senhora do Rosário e São José, aparece como aquele em que o tribunal agiu com maior rigor, condenando o conjunto da tripulação. Foram condenados o capitão da embarcação, o contramestre, o piloto, um marinheiro e o despenseiro, além de José Rodrigues Caminha, guarda mor do porto de Recife. Segundo o juiz, seria impossível que, estando todos os implicados a bordo do navio, tamanho volume de contrabando fosse embarcado e desembarcado sem que todos estivessem cientes do fato em curso. Diz ainda o magistrado, que no momento do carregamento da embarcação, a tripulação acelerou a carga, apressando as medidas de fiscalização, fato atestado pelo escaler do Consulado.

Como hipótese para a penalidade exemplar sofrida pela tripulação, pode ser apontado a reincidência da prática delituosa na embarcação. Afinal, em processo anterior, já fora apreendida carga ilegal no mesmo navio. Outra possibilidade é a ausência de pessoas influentes na operação ilegal que levou à abertura da devassa, visto que o único implicado fora da tripulação foi o guarda mor do porto José Rodrigues Caminha.

Não foi possível verificar de forma substancial a ligação de funcionários da Conservatória com deputados da Companhia e com envolvidos na rede de contrabando; porém, o caso do escrivão João Martins Viana não foi o único. No caso citado por Dias, a rede de proteção constituída em torno do contrabandista através do seu sócio pernambucano mostra como a atividade era resguardada através do papel exercido por esses agentes públicos, que protegiam a operação ilegal de ponta a ponta.

A constituição dessas redes sociais não era algo exclusivo das classes dominantes na colônia, avançando para além dos interesses econômicos e mercantis. Caso interessante ocorrido em Pernambuco no período em questão foi a repercussão das leis



aboliconistas em Portugal, como a decretada por Pombal em 1773. Essa legislação, iniciada em 1761, com a proibição do envio de negros para a metrópole, representava mais um passo no programa de modernização portuguesa empreendida por Carvalho e Melo e ao mesmo tempo buscava "assegurar suprimento adequado de escravizados para a colônia" (SCHWARTZ, 2008 ,p.384). Segundo Ribeiro Júnior, tais medidas faziam "parte de um projeto que visava modernizar a economia e a sociedade portuguesa em termos de industrialização" (RIBEIRO JUNIOR, 2004, p.56), assim a escravidão acabaria se tornando incompatível com aquela sociedade pretendida, o que não ocorreria com a colônia.

Analisando o Alvará que restringiu o tráfico e a lei referente à libertação dos escravizados em Portugal, Jaime Rodrigues aponta que tais legislações foram objeto de análise de diversos historiadores do período pombalino. Segundo Rodrigues, "a interpretação mais comum, é a que diz que as leis pombalinas destinavam-se a garantir a fixação de mão de obra escrava no além-mar, onde era necessária" (RODRIGUES, 2013, p.150), ou seja, mais que buscar modernizar a sociedade portuguesa, tais medidas iam de encontro a necessidade de garantir mão de obra para suprir a demanda das colônias. Ainda de acordo com o autor, a "legislação apresentava ambiguidades conceituais que levavam anos para serem solucionadas, modificando-se conforme os jogos de pressões sobre a Coroa" (RODRIGUES, 2013, p.152), como pode ser percebido nas diversas interpretações feitas pelos proprietários reinóis buscando burlar tais medidas.

No entanto, a notícia do fato ocorrido em Portugal atravessou o oceano, chegando à capitania de Pernambuco, onde através de negros livres que imprimiram grande quantidade de cópias da lei, gerou um movimento que acabou rompendo o território pernambucano, alcançando o território da capitania subalterna da Paraíba. A difusão da lei nesses territórios levou os escravizados da região a acreditarem que estavam contemplados pela lei, passando assim a discutir de forma aberta a aplicabilidade do decreto no território colonial gerando "entre senhores e autoridades coloniais o temor em relação a 'conventículos' e 'conciliábulos' que pudessem resultar numa revolta" (SILVA, 2001, p.126), o que foi prontamente rechaçado pelas autoridades locais após ser formada uma junta local para deliberar sobre o caso.

De acordo com Luiz Geraldo da Silva "temia-se, a rigor, que entre os cativos e negros livres que discutiam abertamente o Alvará de 1773 houvesse 'alguns de gênios violentos', pois de escravos podia-se tudo esperar, sobretudo quando estes se achavam 'movidados da ambição de liberdade'"(SILVA, 2001, p.129). Para Schwartz, o fato ocorrido em Pernambuco e na Paraíba mostra que as "implicações das reformas pombalinas e dos eventos europeus não passaram despercebidas pelos escravos e forros" (SCHWARTZ,



1988, p.384). Tal fato ocorre porque os escravizados, "não ficaram indiferentes às ambiguidades nem estiveram ausentes dos jogos políticos", principalmente "quando se tratava de agir em benefício da própria liberdade" (RODRIGUES, 2013, p.152).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desse modo, se constata que a criação de redes de sociabilidade e comunicação forjada entre os mais diversos setores da sociedade metropolitana e colonial foram fundamentais na difusão do programa pombalino, seja para implementá-lo ou para combatê-lo. Carvalho e Melo conseguiu, durante seu ministério, realizar significativas transformações em Portugal e em suas colônias. Porém, um processo que buscou transformar uma sociedade com hábitos e tradições arraigadas sem rupturas concretas não daria corpo à totalidade do programa pretendido.

Ao mesmo tempo em que Pombal procurava esmagar de forma impiedosa seus opositores, colocava membros da elite metropolitana e colonial em cargos administrativos que conferiam poder e prestígio, ao lado de governadores de sua total confiança. Em Portugal, Pernambuco e demais territórios da colônia, a medida de Pombal representou o mesmo que colocar uma moenda velha em um engenho novo, ou seja, o ministro procurou construir novas estruturas mantendo as engrenagens gastas, o que resultou em uma construção nova que não funcionou à perfeição devido às estruturas antigas já fragilizadas.

FONTES

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU)

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo, 27/02/1757. AHU_CU_015, Cx. 82, D. 6879.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo, 09/05/1757. AHU_CU_015, Cx. 83, D. 6913.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo, 18/05/1757. AHU_CU_015, Cx. 84, D. 6948.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo, 18/05/1757. AHU_CU_015, Cx. 84, D. 6948.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo, 14/01/1761. AHU_CU_015, Cx. 94, D. 7456.



Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo, 22/06/1759. AHU_CU_015, Cx. 91, D. 7288.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo, 12/08/1759. AHU_CU_015, Cx. 91, D. 7311.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Francisco Xavier Mendonça de Furtado, 22/06/1760. AHU_CU_015, Cx. 93, D. 7417.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo (conde de Oeiras), 20/06/1760. AHU_CU_015, Cx. 93, D. 7416.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Francisco Xavier Mendonça de Furtado, 05/12/1761. AHU_CU_015, Cx. 97, D. 7615.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Francisco Xavier Mendonça de Furtado, 02/08/1762. AHU_CU_015, Cx. 98, D. 7670.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo (conde de Oeiras), 15/04/1763. AHU_CU_015, Cx. 99, D. 7756.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Francisco Xavier Mendonça de Furtado, 16/04/1763. AHU_CU_015, Cx. 99, D. 7759.

Ofício (1ª via) de Antônio de Sousa Manoel de Meneses para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, 05/05/1764. AHU_CU_015, Cx. 100, D. 7843.

Ofício de Antônio de Sousa Manoel de Meneses para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, 22/07/1764. AHU_CU_015, Cx. 101, D. 7865.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Sebastião José de Carvalho e Melo (conde de Oeiras), 04/02/1761. AHU_CU_015, Cx. 94, D. 7481.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Francisco Xavier Mendonça de Furtado, 11/02/1761. AHU_CU_015, Cx. 95, D. 7494.

Ofício de Luís Diogo Lobo da Silva para Francisco Xavier Mendonça de Furtado, 15/04/1763. AHU_CU_015, Cx. 99, D. 7757.

Ofício ao provedor e deputados da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba - acompanhado de carta anônima denunciando crimes de contrabando. 20/04/1770. AHU_CU_015, Cx. 109, D. 8404.

Ofício de José César Meneses para Martinho de Melo e Castro, 17/10/1778. AHU_CU_015, Cx.131, D. 9892.

Carta Régia de D. José I para Luís José da Cunha Grã Ataíde e Melo (conde de Povolide), 11/04/1769. AHU_CU_015, Cx. 107, D. 8276.

Ofício de Luís José da Cunha Grã Ataíde e Melo (conde de Povolide) para Francisco Xavier de Mendonça Furtado, 30/04/1769. AHU_CU_015, Cx. 107, D. 8284.



ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (ANTT)

Auto da devassa e averiguação dos contrabandos cometidos contra a Companhia, 04/08/1772. PT_TT_CCPP, Cx. 3, Mç. 3, D.

REFERÊNCIAS

BERNARDES, Denis Antônio de Mendonça. **O patriotismo constitucional: Pernambuco, 1820-1822**. São Paulo: Hucitec, 2006.

BLUTEAU, Raphael. **Vocabulário portuguez & latino: aulico, anatomico, architectonico...** Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1728. 8 v. Disponível em: <https://digital.bbm.usp.br/handle/bbm/5412>

BOXER, C.R. **O Império colonial português (1415-1825)**. Lisboa: Edições 70, 1981.

CARREIRA, António. **As companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba**. Lisboa: Presença, 1983.

_____. **A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão. Volume I. O comércio monopolista Portugal – África – Brasil na segunda metade do século XVIII**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988.

DIAS, Érika Simone de Almeida Carlos. **"As pessoas mais distintas em qualidade e negócio": a Companhia de Comércio e as relações políticas entre Pernambuco e a Coroa no último quartel dos setecentos**. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 2014. (Tese de Dout.)

DIAS, Thiago Alves. **Monopólio indireto: colonização mercantil no norte do Estado do Brasil. (c. 1710 - c. 1780)**. São Paulo: USP, 2017. (Tese de Dout.)

FERREIRA, Roquinaldo. **"A arte de furtrar": redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português (c. 1690-c. 1750)**. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs). **Na trama das redes. Política e negócios no Império português**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

_____. **Cross-cultural exchange in Atlantic world: Angola and Brazil during the era of the slave trade**. New York: Cambridge University Press, 2012.

FURTADO, Júnia Ferreira. **Homens de negócios: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas**. São Paulo: Hucitec, 2006.

KLEIN, Herbert S.; LUNA, Francisco Vidal. **Slavery in Brazil**. New York: Cambridge University Press, 2010.

MAXWELL, Kenneth. **A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal, 1750-1808**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

_____. **Marquês de Pombal; paradoxo do iluminismo**. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1996.



MILLER, Joseph C. **“A economia política do tráfico angolano de escravos no século XVIII”**. In: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio Sombra (orgs.). **Angola e Brasil nas rotas do Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

RIBEIRO JUNIOR, José. **Colonização e monopólio no Nordeste brasileiro**. São Paulo: Editora Hucitec, 2004.

RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)**. São Paulo: Companhia das Letras: 2005.

_____. **Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c.1760 – c.1825**. In: **Almanack**, n.05, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/alm/a/tRGnJ8QZMFmZKXxpKs8pFmF/?lang=pt>

ROMEIRO, Adriana. **Corrupção e poder no Brasil: uma história, séculos XVI a XVIII**. São Paulo, Autêntica: 2017.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos. Engenhos e escravos na sociedade colonial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SILVA, Daniel Costa. **Corrupção, corruptores e contrabando: uma discussão historiográfica sobre práticas ilícitas na América Portuguesa (C. Século XVIII)**. In: **Revista de História da UEG**, v. 11, n. 2, p. e122204, 5 out. 2022. Disponível em: <https://www.revista.ueg.br/index.php/revistahistoria/article/view/12780>

SILVA, Luiz Geraldo. **Esperança de liberdade. Interpretações populares da abolição ilustrada (1773-1774)**. In: **Revista de História**, n. 144, 2001. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/18912>

SOUZA, Laura de Mello. **O sol e a sombra. Política e administração na América portuguesa do século XVIII**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

THOMPSON, E. P. **"Modos de dominação e revolução na Inglaterra."** In: **As peculiaridades dos ingleses e outros artigos**. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.