

## PERNAMBUCO E A COMPANHIA GERAL DO COMÉRCIO DO BRASIL

*Leonor Freire Costa*

“(…) E esta he a minha teima, por mais que o Pe. António Vieira me pregue o contrário. Eu Senhor Marquez entendo que em Portugal nam querem o concerto com os holandezes, ao menos aquelles que tiverem parte nas revoltas de Pernambuco (…)” (Francisco Sousa Coutinho, embaixador em Haia. Carta ao Marquês de Niza, de 15 de Junho de 1648)<sup>1</sup>

“(…) Estas armadas do Comboio são portuguesas como nós, quando passar por aqui pedir-lhes-emos da parte de Deus que nos socorram (…) já que sua Majestade tem razões para não o fazer”. (André Vidal de Negreiros, segundo Diogo Lopes de Santiago)<sup>2</sup>

Rendeu-se o Recife holandês em Janeiro de 1654, graças ao auxílio das forças navais da Companhia Geral do Comércio do Brasil, instituída em Março de 1649 para dar escolta ao tráfego brasileiro. Depondo as armas diante do aparato naval sustentado pela empresa, a potência ocupante punha fim a nove anos de uma guerra de desfecho indeciso, alimentada pelas receitas geradas no açúcar que, apesar do curso holandês, se escoava em direcção à Europa através dos pequenos portos recuperados pelos luso-brasileiros.<sup>3</sup> Fica por esclarecer, contudo, quem suportava essa Companhia libertadora e quais os interesses em jogo para que, volvidos cinco anos após a sua fundação, se tornasse oportuna a intervenção das suas forças militarizadas na guerra em Pernambuco.

A participação de uma esquadra seria estratégia indispensável à resolução do impasse instalado desde a segunda vitória dos Guararapes em Fevereiro de 1649. Mas até 1654, faltou uma resposta adequada aos sucessivos apelos dos revoltosos, suplicando um empenho efectivo do monarca na sua causa. A Companhia veio a responder-lhes, mas não enquanto força militarizada ordenada por um poder soberano. Afinal, os holandeses entregariam o Recife a uma multidão de homens armados, protegidos pelo acordo com Pedro Jaques de Magalhães, o general da armada de uma empresa privada que, pelos seus estatutos, tinha como intuito o lucro, embora se destinasse a prestar um serviço do foro público: a defesa das frotas. Assim se deu a vitória aos insurrectos que se reviam como vassallos de D. João IV, o monarca que, nas palavras de Diogo Lopes de Santiago, teria as suas razões para não os acudir.

A guerra encetada na Várzea em 13 de Junho de 1645 obrigou D. João IV a desresponsabilizar-se pelos acontecimentos desenrolados no nordeste brasileiro. Nessa postura, essencial ao concerto diplomático com os Estados Gerais, o monarca distanciava-se tanto dos insurrectos como dos seus mais próximos acólitos

residentes no Reino, empenhados no êxito da revolta luso-brasileira. Aceitando a paz com os Estados Gerais pelo preço da restituição dos territórios pernambucanos, D. João IV aplaudia as manobras dos seus emissários em Haia, Francisco de Sousa Coutinho e o Pe. António Vieira. Mas como bem intuía o embaixador, em Portugal não se desejava esse concerto, embora tal não significasse que era a guerra desejada. A criação da Companhia representa a força da oposição erguida àquela solução diplomática.

Se Cabral de Melo explora a conivência do aparelho central do Estado nos acontecimentos em Pernambuco, descobrindo assim uma sustentação política que faltava nos primeiros estudos da revolta, continuaria a reconhecer na Companhia a concretização de ideias visionárias, próprias dos “estrangeirados”, supostamente encarnadas no Pe. António Vieira.<sup>4</sup> Não se afastaria das teses de Charles Boxer<sup>5</sup> ou de Lúcio de Azevedo<sup>6</sup> que fazem do jesuíta, pelas suas simpatias com os cristãos-novos, o grande mentor da inovação institucional. A associação baseia-se num conjunto de deduções. É sabida a influência das companhias europeias na construção do pensamento económico do Pe. António Vieira.<sup>7</sup> Também é inegável a sua sensibilidade à relevância dos capitais do grupo cristão-novo para a fundação de empresas dessa envergadura. A promulgação de um alvará de isenção de confisco de bens, salvaguardando das garras inquisitoriais o património dos accionistas da Companhia Geral, completa o feixe explicativo das origens da instituição, não desacreditado por Gustavo de Freitas no ensaio onde inventariou uma série de tópicos, nem todos completamente desenvolvidos, cruciais para um estudo da Companhia Geral como um caso de história empresarial.<sup>8</sup>

Padre António Vieira, cristãos-novos, alvará de isenção de confisco: três tópicos dedutivamente encadeados nas tradicionais interpretações da génese da Companhia, com alvará de confirmação dos estatutos datado de 10 de Março de 1649. Nem obras recentes, embora de síntese, incorporaram dois estudos, fundamentais, que quebraram a cadeia de argumentos.<sup>9</sup> David Grant Smith, por conhecer o grupo mercantil do Reino, demonstrou cabalmente como entre os dirigentes havia cristãos-velhos, alguns, até, familiares do Santo Ofício ou seus parentes próximos.<sup>10</sup> I. S. Révah insistiu na desvinculação dos trâmites desenvolvidos para a promulgação do alvará de isenção de confisco, de 6 de Fevereiro de 1649, dos demais necessários ao alvará dos estatutos da Companhia, tomando cada diploma como o desfecho de dois caminhos paralelos em debate nos círculos políticos. Se a empresa era urgente para os cofres do Estado, ao garantir a segurança da navegação, em pouco buliria directamente com os objectivos do grupo cristão-novo pan-europeu. Caso se frustrasse, as movimentações em torno da promulgação do alvará de 6 de Fevereiro seriam irreversíveis porque indispensáveis para restaurar a confiança dos comerciantes nacionais e estrangeiros de que dependia a economia portuguesa.<sup>11</sup>

A interpretação aqui defendida retira ao Padre António Vieira qualquer protagonismo que não o de agente de um processo em contradição com a opinião geral no reino, trazendo à cena Pedro Fernandes Monteiro, personagem nem sempre devidamente observada na génese da Companhia Geral do Comércio do Brasil. No momento em que a Espanha e a Holanda se antecipavam à paz de Vestefália, assinando uma paz separada, Vieira, crédulo nos dividendos de uma negociação grata

aos Estados Gerais, debateu-se pela restituição de Pernambuco aos holandeses, não apenas da parte ainda por libertar que, nesse ano de 1648, pouco mais era que a cidade do Recife, mas ainda da parcela da colônia entretanto reconquistada com o sangue e capitais de senhores de engenho luso-brasileiros e homens de negócios instalados nas praças litorâneas. Em tal postura, distanciava-se da vontade dos mais opulentos mercadores, fossem cristãos-novos ou cristãos-velhos, e chegaria, no seu famoso “Papel Forte”, a acusar de espúria a existência de uma Companhia só para dar escolta às frotas brasileiras. Ainda que na sua correspondência com o Conde de Ericeira admitisse as virtudes da empresa na alteração da estrutura da frota, ufanando-se da sua intervenção no decurso dos acontecimentos, foi secundária a acção do Jesuíta na reforma da navegação brasileira e na introdução do monopólio nas rotas do açúcar. Semelhante abordagem não ambiciona agitar uma polémica estéril, pretendendo contradizer o que a parca historiografia sobre o tema tem tomado como seguro. Limita-se a descentrar a análise dos problemas em geral tomados como decisivos na constituição da Companhia, para focalizar a questão nas consequências políticas da revolta de Pernambuco. Um movimento que terá contado com o subterrâneo apoio de certos homens do aparelho de Estado, mediatizando os interesses de uma facção de negociantes. O mote foi dado por Evaldo Cabral de Melo, apontando o Autor que o tema carecia de uma pesquisa complementar do papel da elite mercantil na iniciativa dos luso-brasileiros.<sup>12</sup>

A empresa ficaria irremediavelmente ligada às vicissitudes da guerra de Pernambuco, não só pela espectacularidade do golpe final, mas também, e sobretudo, porque os seus directores eram homens de negócio. E se a Companhia salvou Pernambuco, os acontecimentos de Janeiro de 1654 protelaram a extinção do instituto, dando-lhe um trunfo capaz de silenciar os seus poderosos adversários.

## A revolta

Na esteira dos trabalhos de Gonsalves de Mello, Evaldo Cabral de Mello analisou os grupos e forças conjugados no período da rebelião.<sup>13</sup> Na base encontravam-se os senhores de engenho. Um grupo socio-económico que, contudo, estaria longe de cantar em unísono. Os antigos proprietários, que na década de trinta se sujeitaram à retirada sob as ordens de Matias de Albuquerque e deixaram os seus bens aos ocupantes holandeses, pugniariam por reaver o património perdido. A eles juntar-se-iam os “colaboracionistas”, todos os que souberam no breve período dourado de Nassau investir, adquirindo engenhos, muitos dos abandonados pelos primeiros donos, mesmo a custo de um endividamento exponencial. Para estes, a libertação significava sacudir do território a presença da Companhia Holandesa e, num golpe, liquidar os pesados encargos das dívidas. Não lutariam, decerto, por devolver os bens adquiridos aos anteriores senhores de engenho, alguns retornados ainda no período de paz, outros vindos nos corpos expedicionários de André Vidal de Negreiros. Uma confluência de interesses a que não foi alheio o suporte do

Governador António Teles da Silva,<sup>14</sup> criando-se uma aliança entre estas duas facções, em certo sentido com objectivos antagónicos, uma vez identificado um alvo comum a abater: o jugo holandês e respectiva tolerância e dependência para com as comunidades judaicas de Pernambuco que, bilingues, se haviam tornado o outro rosto da potência ocupante.

O cunho anti-judaico da revolta<sup>15</sup> não faz mais do que agravar a suspeita da camuflada protecção do Governador, familiar do Santo Ofício,<sup>16</sup> ocupado, entretanto, em limpar a Bahia da “gente de nação”,<sup>17</sup> cujas ligações directas ao mercado holandês concorriam com outras redes mercantis onde dominava o credo católico. Não se estranha, assim, que a comunidade judaica de Amesterdão se julgasse ameaçada com a revolta e tratasse de assegurar alguns direitos dos seus cúmplices no Brasil, em “Carta dirigida aos Senhores Estados Gerais”, pedindo que qualquer acordo diplomático observasse os seus direitos e os equiparasse a cidadãos holandeses.<sup>18</sup> Por outro lado, se Sousa Coutinho inicia a sua carreira na Holanda manifestando gratidão pelos serviços de judeus portugueses radicados em Amesterdão no provimento de dinheiro à embaixada, a sua correspondência, posterior a 1645, vai estando salpicada de reparos pouco favoráveis à actuação do grupo, pelos seus sucessivos entraves às negociações de paz.<sup>19</sup> Não andava longe da razão, quando se sabe, e ele o refere também, que a Companhia criada para o curso à navegação portuguesa no Brasil contou com participações maioritárias das cidades da Zelândia e da comunidade sefardita de Amesterdão.<sup>20</sup>

A questão religiosa não encobre a pluralidade dos interesses em jogo, unidos estrategicamente numa guerra que, a ser do foro exclusivo dos senhores de engenho estantes no Brasil, estaria condenada a abortar. As infiltrações na Bahia e no Reino, no próprio aparelho de Estado<sup>21</sup> e entre os homens de negócio, deram-lhe a solidez necessária a torná-la consequente, contrariando, nos seus sucessos, as visões derrotistas de alguns validos do monarca, de que a dupla Sousa Coutinho e António Vieira é o melhor exemplo.

Com a cumplicidade de figuras de relevo com assento nos tribunais do Estado, constituindo uma “espécie de Kitchen Cabinet”,<sup>22</sup> a rebelião declarou-se pouco tempo depois da retirada de Nassau, acompanhado de Gaspar Dias Ferreira, um dos principais do Recife, caso emblemático do trajecto pernambucano dos senhores de engenho “colaboracionistas”. Radicado na terra, pelo menos desde 1628,<sup>23</sup> partilha a propriedade de navios em trânsito com negociantes residentes no Reino, tecendo assim laços pessoais com alguns dos homens que virão a estar na raiz da Companhia Geral. No período holandês, conquista a confiança de Nassau, denunciando Sousa Coutinho que nisso enriquecera o conde.<sup>24</sup> Durante os nove anos da guerra, Gaspar Dias Ferreira adquiriu notoriedade na correspondência diplomática, não só pelos alvitre que em Amesterdão, logo em 1645, elabora sobre os possíveis concertos para a compra de Pernambuco aos holandeses,<sup>25</sup> como pelos capitais que o embaixador manipulou, vindos da Corte, para pagamento da fiança necessária à sua liberdade, uma vez encarcerado, quando descoberta pelos Estados Gerais a sua duplicidade. Uma intercedência a que não seria estranha a sua amizade ao Marquês de Montalvão, membro do Conselho Ultramarino e ex-governador do Brasil.<sup>26</sup>

Um movimento com apoios clandestinos ao mais alto nível do aparelho político do Reino e, como se verá, também com claros suportes junto do meio mercantil e dos banqueiros de D. João IV, suscita dúvidas sobre a surpresa com que foram acolhidas as notícias em Lisboa e em Haia. Quando em Setembro se soube na Holanda do sucedido, por navios holandeses vindos de Pernambuco, Sousa Coutinho desconfiou da inocência de D. João IV, talvez porque soubesse que em Conselho de Estado se haviam discutidos alguns planos para uma sublevação.<sup>27</sup> Mas tendo seguido para a Haia com a espinhosa missão de negociar a paz, pela compra de Pernambuco, o embaixador sentiu-se traído por quem desejava melhor servir. A falta de informações de Lisboa exasperou-o, crendo que o silêncio confirmava a suas suspeitas de algo se passar à margem das suas funções como delegado do monarca. Contudo, a correspondência que vai trocando ao longo do ano de 1646, quer com o Marquês de Niza, quer com a Corte, constrói uma encenação onde o monarca surge como actor secundário, tranquilizando o embaixador de que D. João IV não pactuava com os acontecimentos em Pernambuco.

A pretexto de rapidamente terminar com a rebelião, o rei nomeou Francisco Barreto de Meneses para mestre-de-campo general<sup>28</sup> e aos seus agentes diplomáticos, bem como aos membros do Conselho Ultramarino, cuidou da sua imagem impoluta, conveniente às boas graças dos Estados Gerais, lavando, qual Pilatos, as suas mãos. Entretanto, o grupo inicial de simpatizantes da revolta, com lugar no Conselho de Estado, terá conseguido captar adeptos nos restantes tribunais. Em consulta sobre o corpo expedicionário enviado por Teles da Silva, supostamente, para acalmar os revoltosos, em 23 de Outubro de 1645, o Conselho Ultramarino exibiu o consenso quanto à gravidade da situação. Respeitava as sensibilidades então dominantes, condenando a ingerência do Governador, e julgou urgente retirar os revoltosos para a Bahia juntamente com os soldados.<sup>29</sup> Entre os conselheiros encontrava-se já Salvador Correia de Sá, regressado recentemente do Brasil, onde, enquanto general das frotas em início de viagem de retorno para Lisboa, evitara envolver-se na luta, ao ponto de ignorar os ataques à armada de Serrão de Paiva.<sup>30</sup> Porém, dois anos depois, o Conselho exporia outra visão do problema em resposta a um decreto real que condenaria o tribunal por se corresponder em nome do monarca com os cabecilhas André Vidal de Negreiros e João Fernandes Vieira, "homens que contra a forma das ordens de V. Majestade estavam fazendo guerra aos holandeses com que V. Majestade tinha celebrado tregoa e que entendesse o Conselho que estes homens tinham feito a V. Majestade grande desserviço (...) e que nam se lhe há de escrever nem se auia de ter com elles comonicação alguma, salvo se fosse para lhes dar o castigo que suas culpas merecem". À severa repreensão o Conselho retorquiu com sobrançeria. Tratava-se de vassallos d'el-rei, "com os quais este Reino tem trato bem como a Bahia". Convinha antes que se mandasse acudir às "vexações que os navios do reino ali sofrem".<sup>31</sup> Esta posição do Conselho Ultramarino, onde figuram as assinaturas do Marquês de Montalvão, Matias de Albuquerque e Jorge de Castilho, bem distinta daquela explicitada em 1645,<sup>32</sup> inseria-se numa corrente com expressão maioritária nesses anos de 1647 e 1648, época decisiva para avolumar as transacções entre o reino e a colónia e para se sentirem os danos do curso holandês.

## As comunicações com o Brasil

Entre 1646 e 1648, a abertura dos pequenos portos de Pernambuco proporcionou uma rápida integração do nordeste brasileiro na economia do Reino. As conquistas no terreno expunham as fragilidades militares do adversário, abrindo as novas escúpulas do açúcar. A guerra encontrava o seu auto-financiamento<sup>33</sup> graças à indispensável conviência dos meios mercantis que não descuraram este tráfico arriscado, não esquecendo a importância dos géneros alimentares básicos para sustento dos sublevados. A mira de lucros chorudos a causar, depois, problemas adicionais: uma navegação exposta ao saque da Companhia Zelandesa.<sup>34</sup> Uma guerra feita de açúcar. Também de caravelas temerárias, armadas por mestres endividados por contratos de crédito a risco marítimo. Caravelas de fugir, como genericamente surgem na documentação emanada do Conselho Ultramarino ou do seu principal crítico, Pedro Fernandes Monteiro, então, procurador da fazenda. O Pe. António Vieira partilhava com ele esse juízo.<sup>35</sup> Uma ideia com raízes longínquas, datáveis de 1612.<sup>36</sup> Noutras ocasiões, mais do que fugir, entregavam-se, tornando-se “escolas de cobardia”, segundo os seus delatores, tripuladas por gente bisonha, desmotivada para combater, não para salvar a pele, mas porque assim anulava as dívidas contraídas a risco, cujos juros só seriam passíveis de pagamento se a viagem decorresse sem percalços.<sup>37</sup> Um panorama generalizável a toda a navegação brasileira, e não exclusivamente a Pernambuco, tanto mais difícil de superar quanto o adversário era certo nos seus alvos. O saque chegava às praças holandesas dificultando as reexportações portuguesas.

Todo o universo dos circuitos comerciais ficou ameaçado desde que a West Indische Compagnie dera cobertura ao curso zelandês. Mas a eficácia de tais acções predatórias constitui, por seu turno, uma boa demonstração da quantidade de capitais que o tráfico brasileiro captava desde o início das tréguas, em 1641, mas, sobretudo, desde que Pernambuco voltara a despertar as atenções dos agentes mercantis. Numa conhecida consulta do Conselho Ultramarino datada de 2 de Maio de 1651 inventariaram-se os navios perdidos nos dois anos críticos de 1647 e 1648, segundo o que constava dos livros dos seguros.<sup>38</sup> Ignorando as detectáveis redundâncias da informação, ter-se-ão perdido aproximadamente 111 efectivos em 1647. Porque o tráfico não paralisou no ano seguinte, é de crer que aquelas baixas apenas digam respeito a uma parte da navegação, tendo-se, por certo, salvo e dado lucro, outros tantos navios. O ano de 1648 foi mais dramático, elevando-se o número de baixas a 136 unidades. Trata-se de informação enviesada, visto apenas respeitar às perdas e se calarem os casos afortunados. De qualquer modo, uma tal florescente actividade de curso dá sinais de igual efervescência no tráfego brasileiro destes anos. Uma conjectura não desmentida pelos escassos registos alfandegários disponíveis, encontrando-se uma tendência ascendente nas receitas da dízima na alfândega do Porto.<sup>39</sup>

A recuperação seria sensível desde 1641, atingindo o seu zénite no ano de 1646. Mas a acção agressiva das armas zelandesas não bastaria para colocar as receitas ao nível da primeira metade dos anos 40 (ver figura 1). Apesar de todas as

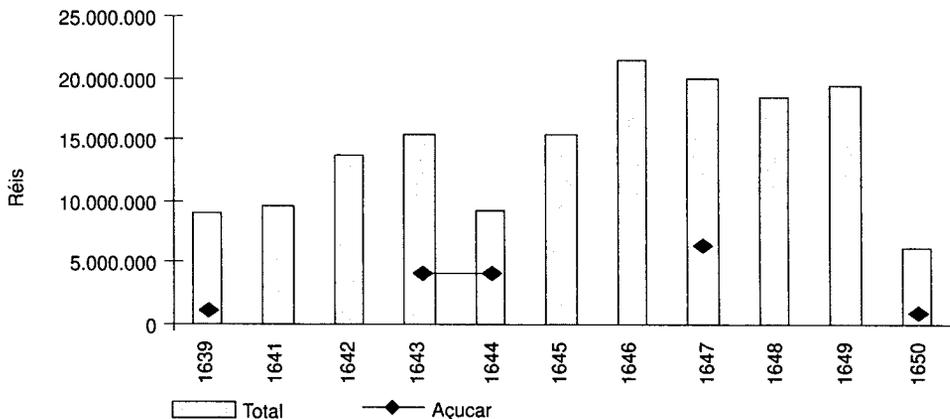


Figura 1 Receitas aduaneiras (Porto)

Quadro 1

Ano	Importadores	Importações (total em arrobas)	55% das importações (nº de agentes)
1639	77	11.387	7
1643	123	31.177	10
1644	161	39.877	21
1647	160	30.470	18

vicissitudes decorrentes da Revolta de Pernambuco, o tráfico brasileiro reanimou-se, dando sentido a uma recuperação fiscal não totalmente invertida a partir de 1647, quando os 14.378.580 réis colectados ultrapassaram largamente os 7.070.068 réis de dízima corrente de 1639, ou os 12.863.330 réis de 1645. E se aquele montante de 1647 assinala uma baixa em relação ao ano anterior, nele estão incluídos 6.434.116 réis correspondentes só à dízima do açúcar brasileiro, valor superior ao arrecadado em 1644 (4.121.072 réis).

Se houve oscilações no conjunto da dízima de cada ano, os valores absolutos das receitas provenientes do tráfico brasileiro não traçam uma linha descendente no período de maior incidência do curso zelandês, o que garante a importância dos capitais mobilizados neste tráfico e o seu paralelismo com uma maior dispersão social do negócio do açúcar.<sup>40</sup> O quadro 1 sintetiza essa informação.

Os grandes mercadores de 1639 integram um grupo limitado a sete indivíduos que asseguraram mais de 50% das importações. A entrada de novos operadores com as Tréguas não impediu, contudo, que o grupo dos maiores importadores de açúcar se mantivesse restrito. Nesse estrato superior, convém notar a constância de indivíduos com futuras conexões ao aparelho da Companhia Geral, como fosse Nicolau Carvalho, Bento Ribeiro Torrado, Bernardo Pereira Camelo, Francisco de

Barros e os parentes do cristão-velho Gaspar Pacheco, um dos primeiros deputados da Companhia Geral do Comércio do Brasil. Retenha-se ainda a presença, embora mais discreta, porque exterior a esta elite, do cristão-novo Henrique Fernandes Mendes. Será ele, após a morte de Nicolau Carvalho em 1651, quem assumirá as funções deste como administrador no Porto da Companhia Geral.

Não se conhece uma fonte igualmente rica à dos *Livros de Redízimos* para a cidade de Lisboa. Mas os anos de 1646-1648, pautados por uma reactivação da produção pernambucana e pelo recrudescimento da navegação, assistiram ao protagonismo da cidade nessas ligações arriscadas com a região isolada pela guerra.<sup>41</sup> Em termos proporcionais, mas não absolutos, o interesse da capital por Pernambuco só se equipara ao de Viana do Castelo, onde, tal como em Lisboa, os navios aprisionados na rota para o nordeste se aproximaram dos 50% do total de baixas da frota destes portos.

Negócios em ascensão embora ameaçados. Compreende-se que a segurança da navegação tenha adquirido uma renovada acuidade, discutindo-se no Conselho Ultramarino a organização de frotas comboiadas por navios bem artilhados, acusando-se, em simultâneo, a precaridade de uma marinha encorpada por médiores caravelas que questionavam a reputação da monarquia. Foi estudada em Janeiro de 1647 a hipótese do recurso a navios estrangeiros para dar escolta a frotas que se queriam compostas por unidades de porte crescente.<sup>42</sup> Tema só passível de reanálise na medida em que o ensaio do sistema do comboio, com Salvador Correia de Sá, em 1644-1645, suscitara algumas contrariedades, sobretudo do lado da Bahia e do Rio de Janeiro. A sede do Governo enviou um emissário para revogar o regime de frotas, entre outras razões, alegava-se, porque se lhe associara um novo tributo sobre o açúcar para cobrir as despesas da escolta.<sup>43</sup>

Salvador Correia de Sá, um senhor de engenho, apoiado por outro membro do Conselho, Matias de Albuquerque, também ele, em tempos, senhor de engenho em Pernambuco, soube planear e propor um sistema de frotas escoltadas, no qual se comprometia a investir oito navios de guerra no prazo de cinco anos, em troca do lugar de general.<sup>44</sup> As forças adversas da Bahia puderam encravar o processo, retirando-lhe continuidade. Desta forma, ainda que as autoridades persistissem na arrecadação das avarias, a navegação brasileira mantinha-se solta desde 1645 e a acção zelandesa dava razão aos adeptos de uma reestruturação do tráfego, germinando e ganhando solidez, entre homens do negócio, a estratégia da criação de frotas escoltadas por navios de armada.

### Contra o tratado

O envolvimento do reino nas rotas brasileiras dificultaria a acção diplomática, prendendo os movimentos de Sousa Coutinho. Recebeu o embaixador instruções em Janeiro de 1647 para que considerasse a possibilidade da restituição de Pernambuco, caso a paz pela compra não tivesse sucesso. Auscultou o terreno e

apercebeu-se das vantagens de uma restituição para o desejado tratado de paz e, até, para atrasar os preparativos de uma armada da WIC de socorro a Pernambuco, em nome das promessas entretanto avançadas. Expediu uma assídua correspondência para Lisboa, informando como a restituição se tornara o único ponto de interesse para os Estados Gerais. Lisboa tardou em enviar-lhe resposta. Receoso, esperou as notícias do impacto da sua actuação, manobra que mais tarde dirá ter sido apenas architectada como estratégia de dilação... Fosse ou não uma requintada encenação, no Reino foi tomado à letra, não escapando ao insultuoso rótulo de "Judas do Brasil". Mas para grande alívio do embaixador, o Conselho de Estado deu-lhe luz verde. A ajudá-lo, iria a caminho o Pe. António Vieira. Recebia carta do secretário Pedro Vieira da Silva, datada de 13 de Novembro de 1647, narrando-lhe que "não saberei nunca referir a vossa Mercê o contentamento que aqui recebemos todos e mais que todos S. Majestade de V. Mercê ter este negócio tanto adiante (...). Logo que se receberam as cartas se convocou Conselho de Estado e nelle aprovou S. Majestade tudo o que V. Mercê obrou em todo o progresso deste negocio". Reiterava-se, assim, o que o embaixador propusera, tornando-se agora determinante para a paz definir os moldes em que se faria a restituição.<sup>45</sup> Tarefa em que teve a seu lado o eminente Jesuíta, convicto de que a desistência de Pernambuco era louvada no Reino, visto o próprio Conselho de Estado se ter regozijado com as habilidades do embaixador. Enganava-se, e nesse engodo arrastou Sousa Coutinho, ficando ambos isolados. Pensava Vieira que bastaria o favor do Monarca, da Rainha, do príncipe e do Secretário para o plano ir por diante.<sup>46</sup> Mas, na verdade, todo o Reino teria ocasião para se insurgir e D. João IV não dispensaria incondicionalmente o apoio aos seus validos sem primeiro ponderar as consequências internas de um tratado de paz ao arrepio do pensamento dominante entre poderosas figuras do aparelho de Estado. Evitaria, assim, agir sem primeiro acautelar a união da monarquia. Não contrariou Sousa Coutinho nem o Pe. António Vieira, mas também não quis ratificar o tratado sem ouvir os tribunais e os homens de negócio.

D. João IV decretou que fossem escolhidos dois representantes de cada Conselho para colloquiarem com Vieira, chegado em Outubro de Haia com os capítulos do tratado e, no Reino, de facto, o único defensor do documento que trouxera na bagagem. Contrariamente às suas expectativas, deparou-se com uma generalizada oposição ao projecto de paz, tal como ele e Sousa Coutinho haviam idealizado. A fractura entre os escassos adeptos que encontrou no aparelho do Estado (segundo o próprio, "não são mais de quatro os votos que temos pella nossa parte, D. João da Costa, o Conde Marechal, o Bispo do Porto e D. Rodrigo de Menezes")<sup>47</sup> e os que repudiaram aquela via de negociação não se identifica com uma cisão entre "valentes e estrangeirados", como a apresenta Cabral de Mello.<sup>48</sup> Mais de que uma cisão, os registos deixados por esta consulta aos Tribunais e aos "eleitos do Comércio" revelam unanimidade em torno da percepção dos riscos de uma guerra simultânea com duas potências europeias, os Estados Gerais e a Espanha. Portanto, a facção maioritária que rejeita o tratado não define uma corrente de opinião partidária da guerra, nacionalista, contra os supostos pacifistas esclarecidos, "estrangeirados". Expressa, sim, a fidelidade à linha de actuação inicialmente seguida e inspirada nos alvitreiros de Gaspar Dias Ferreira sobre o montante a angariar para a compra do

território pernambucano. Dava-se prioridade à paz, mas não por um preço que abalasse a reputação da monarquia.<sup>49</sup> A desistência de Pernambuco não fazia mais do que isso.<sup>50</sup> Daí a importância de recolocar a tônica na compra, embora se suspeitasse da inviabilidade desse retrocesso. Então, o caminho mais adequado, perante a recusa dos Estados Gerais, seria a dilação, uma estratégia que confiava na “valentia” dos homens de Pernambuco. Os acontecimentos recentes davam consistência a esta esperança. Sem socorros efectivos, sem o apoio oficial do reino, que não da armada de Vila Pouca de Aguiar, mas então, para salvar a Bahia, os luso-brasileiros tinham sido capazes de vencer os holandeses nos Guararapes.

O calcanhar de Aquiles desta decisão residia, porém, no próprio sistema que financiava a revolta. A circulação de açúcar e dos géneros básicos carecia de uma navegação regular mas segura. A dilação pedia uma reforma na navegação brasileira, de modo a travar o curso zelandês sobre as caravelas. Uma delapidação sistemática, desde 1647, a pôr em causa as remessas da mercadoria e, se não era suficiente para afundar as receitas alfandegárias para níveis idênticos ao período filipino, começava a aniquilar o negócio dos seguros marítimos.<sup>51</sup> Um dos mais poderosos senhores de engenho, João Fernandes Vieira, chegou a cogitar a proibição da exportação de açúcar por reconhecer que boa parte dele caía nas mãos do inimigo.<sup>52</sup> Provavelmente, não mais do que uma ameaça, de forma a pressionar a Coroa a tomar medidas, pois tal solução era contrária aos interesses locais: não trazendo açúcar, os navios não teriam por que ir a Pernambuco com os géneros essenciais de que se sustentava a terra.

Dois anos depois da Bahia ter movido as suas influências para impedir o regime de frotas, representantes das câmaras de Igarassu, de Serinhaem, do Arraial do Bom Jesus e da Paraíba pediram a D. João IV que fosse “servido de acabar com os homens de negocio desta corte e ainda com os demais do Reino obrigando os com alguma mercê que V. Majestade lhes faça ou prometa a que ajão de fazer a estas capitánias rendidas algum bom emprestimo para que junto com o que V. Maj for servido concorrer possão elles em *forma de companhia* (sublinhado nosso) comprar e armar navios no mayor numero que houver lugar”, para ajudar a restauração das praças, assunto de muita conveniência geral para o reino, mas em particular para “os mesmos homens de negócio”; que se fizesse guerra à Companhia holandesa com outra Companhia.<sup>53</sup> Um apelo de senhores de engenho com fortes ressonâncias no Conselho Ultramarino. Lembra-se, em consulta sobre a carta de Fernandes Vieira alvitando ser preferível impedir a circulação de navios de açúcar, dado o estado das comunicações infestadas de corsários, que tais danos seriam remediados se o monarca aceitasse “o *offerecimento que os homens de negocio desta çidade lhe tem feito de armarem Navios de forsa e por sua conta e risco navegarem em frotas ao brasil*”.<sup>54</sup>

Ainda era cedo para a Companhia arrancar, mas já nesse ano de 1648 se dera resposta aos revoltosos com a elaboração de um assento, concedendo o monopólio dos mantimentos e munições. Em carta de 6 de Setembro de 1648 ao Marquês de Niza, D. João IV assegurava estar na base da iniciativa a indústria dos moradores de Pernambuco que, através dos seus procuradores no Reino, conseguiram a realização de um contrato para serem enviados “12 navios de força continuamente

pelo descurso de tempo de 4 em 4 cada 4 meses ou de 6 em 6 cada 6 meses". Um acordo que terá dispensado a mediação da Coroa, do estrito foro particular, envolvendo os "mais grossos homens de negocio" da praça de Lisboa.<sup>55</sup> Congregavam-se duas forças que até lá tinham tido expressão em campos diferentes: por um lado, a utilização de navios de grande porte nas comunicações brasileiras, os quais, naquela conjuntura, se encontravam nas mãos de estrangeiros, por outro, a aceitação do regime de monopólio como contrapartida desse esforço bélico. Os testas de ferro do negócio foram Jerónimo Gomes Pessoa e Jorge Gomes Alamo, filho do conjurado Diogo Rodrigues de Lisboa.<sup>56</sup>

Um contrato não isento de impropérios, vindos até de produtores da região.<sup>57</sup> não certamente os mesmos que no ano anterior haviam requerido a D. João IV que namorasse os homens de negócio para a constituição de uma Companhia. Em alguns aspectos, o assento de Jerónimo Gomes Pessoa, um dos accionistas deputados da Companhia Geral, abriu o caminho aos estatutos daquela empresa, no que se refere ao monopólio dos géneros básicos, mas noutros, o terreno carecia de novas lavras. Destinando-se a iniciativa a assegurar as comunicações com os revoltosos, esperava-se que o fluir dos acontecimentos decidisse qual a solução a dar ao problema, "ficando aqueles homens socorridos de maneira que poderão suportar por mais tempo a guerra".<sup>58</sup> No concerto diplomático, não causava escândalo. Porque de uma negócio particular se tratava, D. João IV podia ainda representar o seu alheamento.

Pouco depois do contrato com Jerónimo Gomes Pessoa, chegaria ao Reino o Pe. António Vieira. Por decreto de 28 de Outubro de 1648 determinava-se a escolha de dois representantes de cada Tribunal para colloquiar com o Jesuíta sobre os capítulos do tratado de paz assente na desistência portuguesa de Pernambuco. O parecer do Conselho da Fazenda em tudo se conformou com a exposição de Pedro Fernandes Monteiro, um jurista com início de carreira como Juiz do Crime da cidade de Lisboa em 1641.<sup>59</sup> No ano seguinte, era nomeado Juiz dos Contos e Desembargador da Casa do Porto, como mercê pelos bons serviços prestados nas "causas dos presos e castigados por crimes de leza Majestade".<sup>60</sup> Tornava-se um dos homens de confiança de D. João IV numa época marcada pela conjura de 1641 que envolvera alguns dos mais importantes membros da comunidade mercantil, cristã-nova, entre os quais Diogo Rodrigues de Lisboa e Pedro de Baeça.<sup>61</sup> Em 1647 era Procurador da Fazenda, desempenhando nessas funções um papel destacado pelos pareceres emitidos sobre as questões da navegação brasileira. Nessa qualidade elaborou a marcante exposição que repudiava o tratado de paz, merecendo uma resposta do Pe. António Vieira, conhecida por "Papel Forte",<sup>62</sup> na verdade, um extenso articulado de argumentos para contrariar as igualmente bem articuladas observações de Pedro Fernandes Monteiro fornecidas ao Conselho da Fazenda.<sup>63</sup> A notoriedade das suas acções levou-o a tomar o lugar de Conselheiro da Fazenda, fazendo parte, em 1655, do Conselho de Estado.<sup>64</sup>

Do texto que Pedro Fernandes Monteiro elaborou em Outubro de 1648, importa aqui sublinhar apenas os tópicos directamente relacionáveis com a formação da Companhia Geral. Defensor da paz pela compra de Pernambuco, e antevedendo as dificuldades de Sousa Coutinho, valoriza a estratégia da dilação. Nada decidir e

instruir o embaixador para empatar as conversações com diversas estratégias. Entretanto, o Reino deveria prepara-se para a guerra, sustentável se fossem garantidas as receitas alfandegárias dos portos. Fundamenta-o com a experiência dos anos precedentes, em que se assistira a um crescimento das receitas para valores nunca encontrados nos anos negros da união das Coroa. Os dados atrás apresentados não o desmentem. Por aí Fernandes Monteiro demonstrava como a única saída para Portugal era uma eficaz protecção à navegação do Brasil. Insistiu, por isso, nalguns aspectos já verbalizados num parecer estudado no Conselho Ultramarino em Janeiro de 1647, sobre a organização de frotas comboiadas por navios de estrangeiros, contratados por assento, ocasião propícia para mais uma vez se condenarem as caravelas. No momento em questão, só restava a alternativa do recurso a capitais dos homens de negócio para se organizarem as forças navais necessárias à escolta de frotas. Que se pressionasse o grupo a aderir à constituição de uma Companhia, pois os vassallos assim do Brasil como os do reino, “interessados nas vidas, casas e no aumento do comércio concorrerão com os cabedais para engrossarem o poder no mar”. A privatização da defesa parecia ser a solução possível e fundamental para a recusa da restituição de Pernambuco. Os capitais não faltariam “porque os homens de negocio que comerceão no Brazil são muitos e com muito bons cabedais e *como so os da Companhia hão de negociar* (sublinhado nosso) todos entrarão”. À sugestão do monopólio, Pedro Fernandes Monteiro acrescenta o convite ao monarca para entrar na Companhia “não como Rei, se não como particular, entrando pelo Livro da Companhia com quantia de duzentos mil cruzados, o que se pode fazer dando os navios que vierão de Amburgo, ho que valem”. Finalmente, caso se gorassem as tentativas de aliciamento dos homens de negócio, que se fizesse cumprir a legislação que obrigava a navegarem para o Brasil navios de porte superior a duzentas toneladas. Conhecida a pobreza da marinha portuguesa, que se apostasse nos estrangeiros, ingleses, nomeadamente. Uma argumentação pouco “nacionalista” e que não revelava particular receio quanto à intromissão estrangeira nas rotas coloniais.

Mais do que o Pe. António Vieira, surpreendido com a oposição dos mercados ao tratado de paz,<sup>65</sup> Pedro Fernandes Monteiro conhecia o sentir da praça de Lisboa. A sua residência era frequentada por Duarte da Silva, onde o comerciante se terá até refugiado quando soube ser procurado pela Inquisição.<sup>66</sup> A ideia da constituição de uma companhia germinava no seio desta elite que de perto lidava com os conselheiros da fazenda e que se descobre na arrematação de assentos com a Coroa para abastecer as tropas de fronteira, para provimento às embaixadas ou para simples concessão de créditos (v. figura 1). Por isso, o trabalho de Pedro Fernandes Monteiro, do Conde de Odemira e do conselheiro António Cavide, na persuasão dos homens de negócio para constituir uma Companhia de defesa das frotas do açúcar, estava em parte encetado, pois entre os principais havia uma prévia adesão ao projecto.

As investidas da Coroa iniciaram-se com uma convocatória dirigida aos homens de negócio em 3 de Novembro de 1648, para se reunirem na Casa do Conselho onde lhes seria dado a conhecer os papéis chegados da Holanda. Uma forma indirecta de pressão. Pelo caminho tomado pela diplomacia, a defesa do negócio do

Brasil pedia a aceitação ou de uma Companhia ou do sistema de frotas. Deve resultar desta conferência um papel assinado pelos “eleitos para responder a v. Magestade”, datado de 20 de Novembro, assinado por quatro dos primeiros deputados da Companhia Geral: Gaspar Malheiro, Baltazar Rodrigues de Matos, Francisco Fernandes Furna e Luís Dias Franco e por Duarte da Silva, embora já enclausurado pela Inquisição... Aí se respondeu afirmativamente à questão da disponibilidade do grupo para fazer “entre sy huma Companhia com cabedal bastante a armar trinta e seis naus de guerra (...) para que em duas esquadras de dezoito cada huma e em cada hum anno desem comboy aos navios marchantes partindo todos juntos de Lisboa *carregados a Pernambuco* e deixarem em aquelles portos seus baixéis de guerra com os mais navios que para elles fossem e navegando com os outros a Bahia ficassem alli e o resto se partise ao Rio de Janeiro”. Insinuando a falta de coesão do grupo, aconselharam o rei a cativar o *comércio* para pôr em prática esta companhia, tão necessária para levar os Estados Gerais a cederem à paz pela compra de Pernambuco. Não deixa de ser significativo o facto de terem opinado quanto aos perigos de uma restituição, alegando que as 60 mil almas lá residentes ficariam “cativas dos holandeses” porque *seriam forçados a pagar as dívidas*, não tendo cabedais para o fazer. Estes “eleitos” expunham a sua simpatia pelos senhores de engenho, “colaboracionistas”, endividados, e a Companhia surgia como um processo indirecto de envolvimento do Reino e da Coroa na contenda.

Antes de nova conferência com o “comércio”, realizada em Janeiro de 1649, Gaspar Malheiro, um dos abaixo-assinados daquele papel, elaborou, a título pessoal, em 5 de Novembro de 1648, uma exposição onde sugeria os meios para alargar as bases do consenso entre comerciantes. Apresentou-se como um incondicional defensor da formação de uma companhia ou de frotas comboiadas, mesmo que os Estados Gerais viessem a acordar a paz, pois a actividade de piratas e corsários ameaçava também a costa portuguesa, infestada de biscaínhos, dunquerquezes e berbéres. Mostrou-se atento às dificuldades financeiras para a criação de uma companhia, “pella muita gente que nelle (Reino) falta de pouco tempo a esta parte, como pelos grandes cabedais que levarão e outros que tem posto em Italia e outras partes do norte”, uma evidente alusão ao êxodo de cristãos-novos, notável desde 1646, quando as inquirições na Bahia se repercutiram nas redes do reino. Mas acrescentou, “contudo, se com esta *gente* se puder ter algum meio para que recolhesem seus cabedaes e os metesem na companhia”...<sup>67</sup> A isenção do confisco, ou outra forma de rever a acção do Santo Ofício, estaria implícita nestas palavras. Gaspar Malheiro, cristão-velho, não repudiava os investimentos controlados por mercadores cristãos-novos, e só aqui ressoam as ideias havia algum tempo defendidas pelo Pe. António Vieira.

A 8 de Janeiro de 1649, dando continuidade às soluções propostas por homens do comércio e destruindo o trabalho de Sousa Coutinho e do Jesuíta, D. João IV ordenou ao Conde de Odemira, a Pedro Fernandes Monteiro e a António Cavide que reunissem novamente com os homens de negócio de Lisboa, porque “convinha fazer huma Companhia” e cabia àqueles emissários “persuadillos a que façam esta companhia (...) dizendo lhes em meu nome que todo o serviço que neste particular me fizerem terej por muito grande e lhes mandarei fazer por elle toda a honra e mercê”.<sup>68</sup>

A génese da Companhia Geral vincula-se, pois, à acção da maioria que recusou o tratado engendrado pelos dois “estrangeirados” e não, como crê Evaldo Cabral de Melo, à acção daquela minoria, onde se inseria o monarca, ainda crédulo nas virtudes de uma paz a qualquer preço.<sup>69</sup> Para vingarem as propostas de Pedro Fernandes Monteiro, secundadas pelos principais tribunais,urgia uma solução que coligasse a maioria dos homens de cabedal. Nesse sentido, a Companhia Geral emergia como um trunfo contra o Pe. António Vieira. Só desta maneira se vislumbra alguma coerência no texto do “Papel Forte” onde, numa defesa panfletária da sua missão em Haia, o Jesuíta se distanciou do que pregara em 1644, em S. Roque, quando mobilizava a opinião pública para a fundação de companhias à semelhança dos potentados do norte da Europa. No afã de desmontar a argumentação de Pedro Fernandes Monteiro nos capítulos respeitantes à sustentação de uma guerra através da escolta oferecida por uma Companhia e pela extinção de caravelas, Vieira, ou por simples retórica ou por convicção conjuntural, ignorou uma das principais linhas do seu pensamento económico, denegrindo a estratégia subjacente à constituição “da nova companhia em que se diz há de haver trinta e seis navios de guerra”.<sup>70</sup>

Em Março de 1649 estava criada a Companhia Geral do Comércio do Brasil, resultado de um contrato entre a Coroa e os homens de negócio. Sendo que os últimos passos que lhe deram corpo resultaram sobretudo da insistência do monarca, havia a prévia simpatia de uma elite, sempre presente nos assentos com a Coroa e que não se inseria exclusivamente no grupo cristão-velho ou cristão-novo.<sup>71</sup> A Companhia foi por diante porque esses indivíduos, tornados primeiros deputados e conselheiros, estavam atentos à causa dos revoltosos e aos dividendos do tráfico brasileiro. Os homens de negócio não quiseram desistir de Pernambuco. Afastavam-se daquele que, na historiografia portuguesa, tem sido visto como o porta-voz dos interesses mercantis, “burgueses”, da Restauração, o Pe. António Vieira<sup>72</sup> e colavam-se a Pedro Fernandes Monteiro, feito Juiz Conservador da Companhia, personagem que encarna a promiscuidade entre os quadros dirigentes da empresa e o aparelho de Estado.

### Os deputados da Companhia

Após a promulgação dos seus estatutos, abriu-se um período breve de venda pública de acções: um mês na cidade de Lisboa e três meses nas restantes localidades do Reino.<sup>73</sup> Juntou-se a maquia de 1.300.000 cruzados,<sup>74</sup> nela incluídos 40.000 dos Botelho (Francisco Botelho Chacão), 40.000 dos Serrões (Afonso Serrão de Oliveira), 60.000 dos Carvalho (Nicolau Carvalho ?), 16 000 de Francisco Dias de Leão; 15.000 de Gregório Mendes da Silva, 15 000 dos Silveiras (Diogo e Duarte da Silveira); 15.000 de Gaspar Dias de Mesquita, 15.000 de Álvaro Fernandes d’Elvas e 15.000 de Jerónimo Gomes Pessoa. Alguns destes aparecem como primeiros deputados e conselheiros, mas falta a lista dos contributos dos restantes dirigentes,

geralmente esquecidos na historiografia da Companhia, de sangue cristão-velho e visíveis nos assentos realizados com a Coroa. À cabeça, no alvará, consta a assinatura de Gaspar Pacheco. Acrescente-se Gaspar Malheiro, Matias Lopes, Sebastião Nunes, Francisco Fernandes Furna. Alguns com trajectos pessoais que contam como entre o núcleo dos principais accionistas havia quem tivesse sérias razões para agarrar o projecto de Pedro Fernandes Monteiro.

Não é só a presença de Jerónimo Gomes Pessoa, o assentista de Pernambuco, entre os primeiros deputados, que intercepta a história da Companhia com os acontecimentos desenrolados na região isolada pela guerra. Destaque-se apenas o caso de Gaspar Pacheco. Em 1625 intrometera-se na produção sacarina em sociedade com Miguel Arnau, comprando a Jerónimo Cavalcanti de Albuquerque dois engenhos, o S. Filipe e Santiago, na serra do Rosário na capitania de Itamaracá, pelo valor de 10.000 cruzados.<sup>75</sup> Foi ainda nesta década que adquiriu na Goiana um engenho real, que será queimado com 300 caixas de açúcar,<sup>76</sup> com a entrada dos Holandeses. As suas raízes nesta capitania têm-lo-ão posto em contacto com Miguel Dias Santiago, de quem se conhece um livro de transacções realizadas no final do século XVI.<sup>77</sup> Santiago residia no Porto na segunda metade da década de vinte de Seiscentos e aí operava por conta de Gaspar Pacheco. Com o tio deste, Sebastião Pacheco, enquanto procurador de Diogo Cardoso, que, por sua vez, estaria em rede com o celebrado Gaspar Dias Ferreira, radicado em Pernambuco pelo menos desde 1628, realizaram parcerias na posse de navios em trânsito para lá.<sup>78</sup> Perdendo Gaspar Pacheco os engenhos com a invasão holandesa, desapareciam dos seus horizontes os portos de Pernambuco. Partilhava esse infortúnio com outros senhores da Goiana, um dos casos extremos de abandono de engenhos, onde a família Cavalcanti, a quem Gaspar Pacheco comprara os seus, terá exercido uma forte influência, coagindo os vizinhos a não colaborar com os invasores.<sup>79</sup> Neste particular, um dos deputados da Companhia Geral teria uma trajectória comum a muitos outros senhores de engenho coniventes com os revoltosos, não para liquidar dívidas, mas para reaver os seus bens. Esperança que julgou logo concretizada, pois em testamento redigido em 1654, no ano da capitulação do Recife, referia os dois engenhos adquiridos em sociedade com Miguel Arnau, avaliando-os em 20.000 cruzados.<sup>80</sup>

Os dezasseis primeiros membros da Junta do Comércio da Companhia Geral revelaram a força dos interesses forjados pelo tráfico brasileiro. Eram armadores, mercadores, alguns até, como Matias Lopes e Sebastião Nunes, envolvidos nos negócios pessoais do Governador António Teles da Silva,<sup>81</sup> essa figura cuja responsabilidade na revolta não suscita grandes dúvidas. Sofreram na pele as consequências do corso, reconhecendo que as frotas eram preferíveis ao risco, tornado insustentável, da aposta em caravelas. Mas acima de tudo, entre eles, havia senhores de engenho expropriados ou associações aos colaboracionistas endividados. A Companhia representava cortar as asas a Sousa Coutinho e esquecer a restituição de Pernambuco.

Se entre esta elite mercantil e de banqueiros de D. João IV havia razões sobejas para agarrar as ideias de Pedro Fernandes Monteiro, a envergadura do investimento inicial, 36 navios de armada para dar escolta a dois comboios anuais, criaria

algumas incertezas quanto à sua viabilidade financeira. A urgência da Coroa em “privatizar” a defesa da navegação do Brasil conferiu ao grupo um poder negocial que lhe faltaria se a iniciativa partisse exclusivamente do seu lado. Estavam por isso em condições para moldar os estatutos da empresa ao que de facto almejavam: o monopólio. A isenção do confisco era importante, mas secundária, ou insuficiente, para dirigentes familiares do Santo Ofício. Dispunham-se a satisfazer um apelo do Estado a troco de compensações. Melhor, prestariam um serviço ao bem comum, mas a Companhia teria de resultar de um contrato que observaria a prossecução do lucro: “para esta Companhia se poder sustentar e *ter algum lucro* em razão do grande despendio que há de fazer com as Armadas (...) lhe concede Vossa Magestade o estanco dos quatro generos de mantimentos, a saber, vinhos, farinhas, azeites e bacalhão”.<sup>82</sup>

Interesses privados declaravam-se, sem ambiguidades, nos estatutos promulgados a 10 de Março de 1649. Abria-se o caminho a uma intervenção na Revolta, ajudando a decidir o conflito de modo a satisfazer os objectivos de quem tinha colocado grossos cabedais na empresa. Resta esclarecer por que se tornou o ano de 1654 o mais indicado para essa intervenção.

### A libertação do Recife

Criada para defender as frotas do Brasil, prestando assim um serviço do foro público, à Companhia assistia o direito de alcançar lucros, sendo concedido com esse propósito o monopólio dos quatro géneros. Uma prerrogativa que a empresa julgaria decisiva para o seu equilíbrio financeiro, mas que a obrigaria a enfrentar múltiplas oposições provenientes de diversos círculos sociais e políticos. As remessas daqueles bens alimentares impunham operações de corretagem e exigiam uma pesada estrutura administrativa para reunir as quantias consideráveis destes bens, até aí abastecidos por uma multidão de operadores. O tráfico centralizado de géneros básicos suscitava, assim, formas inéditas de intervir no mercado interno e abria espaço a uma gama de acusações sobre os seus efeitos nos preços. Por sua vez, instituído o monopólio, ficavam os produtores forçados a vender à Companhia estes bens “carecendo das utilidades da propria negociação de cujos avanços sustentam suas familias (...) cultivão agora para utilidade de quatro homens particulares”.<sup>83</sup> Além disso, a pretexto de arrematarem grandes quantidades para embarcar para o Brasil, os homens da Companhia acabavam por revender no Reino a preços exorbitantes. Acusava-se a “bolsa da Companhia” de ser uma organização de “atravessadores”.<sup>84</sup>

Avolumavam os resultados perversos da concentração do tráfico os inconvenientes da polarização da navegação na cidade de Lisboa. Conhecidos os riscos da costa portuguesa e não havendo escolta para os portos do norte, os produtos brasileiros eram descarregados no Tejo. Faltando açúcar em outras localidades litorâneas, nada atraía a vinda de navios estrangeiros. O tráfico estiolava-se e as alfândegas

disso se ressentiam. Viana, Porto e Aveiro viam aqui um bom pretexto para não cumprir com a décima.

A irregularidade dos comboios transferia para o território brasileiro as censuras à Companhia. Os protestos nasciam da escassez. A empresa não queria ou não podia satisfazer um mercado que, até então, era fornecido por uma navegação solta e constante. À escassez, associava-se a suspeita de com ela se fazer subir os preços. O monopólio constituiu o ponto mais aceso da polémica gerada em trono da Companhia. O incumprimento dos estatutos, quanto ao número de navios de armada e intermitência dos comboios, amplificava a gravidade das consequências de um direito que se concedera à empresa e que os seus deputados procurariam segurar.

Mas a oposição germinou, mais cedo até, no próprio aparelho de Estado, no Conselho Ultramarino e da Fazenda. Alastrou-se e vibrou com o que os Povos expuseram nas cortes de 1653. Terá voz no Conselho de Estado. Uma contenda, nem por isso velada, vai afastando estes tribunais do que tanto defenderam em 1648. Na verdade, os poderes majestáticos da Companhia, salvaguardados pelos capítulos III a VI, onde se declara que a Junta seria independente, “com inibição de todos os Tribunaes, maiores e menores, e somente immediata à Real Pessoa de Vossa Magestade”, acicataram invejas e alimentaram quezílias pela ascendência que os deputados adquiriram junto de D. João IV. Um poder de facto, protegido pela infiltração do Procurador da Fazenda nos quadros da empresa, sendo Pedro Fernandes Monteiro o seu primeiro Juiz Conservador. Com a Companhia, o grupo financeiro da Coroa havia encontrado um veículo institucional de intervenção, ou antes, pela autonomia jurídica da Junta, os homens de negócio conferiram consistência política ao seu já consagrado poder económico.<sup>85</sup> O Conselho Ultramarino chegou a lembrar a D. João IV “que he ponto de authoridade deste seu conselho que *esta consulta se não envie aos Deputados* porque este conselho não he parte sua, nem contende com elles, e o modo para a resolução deve ser mandar V. maj ver as suas razões e as que ficão referidas por ministros e pessoas que com zello e *desinteresse* digão a V. Maj. seus pareceres”.<sup>86</sup> Fronteiras de poder pouco observadas, adivinhando-se neste reparo a frequência com que documentação produzida pelo tribunal era dada a conhecer aos deputados da Companhia.

As acusações encontraram na Junta dos deputados da Companhia um alvo privilegiado, julgando-se ser constituída por negociantes apenas dispostos a “enriquecer particularmente com ruina do bem comum”.<sup>87</sup> As Cortes de 1653, quer nos capítulos especiais como gerais, dariam ocasião a que o monarca escutasse os adversários da reforma nas rotas do Brasil. Na sua condenação ao monopólio da Companhia e à centralização do tráfego em Lisboa, as localidades portuárias tocaram em pontos nevrálgicos. A melhor demonstração da ruína estava no comportamento das alfândegas devido à polarização da navegação em Lisboa. As receitas no Porto de facto diminuíram para 5.153.650 réis em 1650.<sup>88</sup> Em 1651, subiram para 11.770.700 réis, recuperação que nada deveu ao tráfico brasileiro.<sup>89</sup> Faltam dados para 1652, mas em 1653, a receita saldou-se por 15.818.514 réis, entrando apenas 3.242.008 réis de dízima incidente em navios de Pernambuco.<sup>90</sup> Portanto, a ideia veiculada de uma agonia portuária decorrente da falta de produtos coloniais que atraísse os navios do norte da Europa é falaciosa, ou teria apenas fundamento na

percepção da quebra das receitas com origem no açúcar, tabaco e coiros. Nos capítulos gerais das Cortes de 1653 considerou-se remédio extinguir a Companhia porque indo por diante viria em ruína o Brasil e a “perdição do Comércio”.<sup>91</sup> Não se tratava de uma oposição de cariz regional, dos portos contra Lisboa. A capital, nos capítulos especiais, expressou o seu desagrado pela actuação da Companhia naquilo que mais melindrava a vereação: as dificuldades do sistema de abastecimento de cereais decorrentes de práticas consideradas de assambarcamento executadas pela “bolsa da companhia”.<sup>92</sup> Reclamou-se a extinção do estanco e, ainda, a revogação do alvará de isenção do fisco.<sup>93</sup> A abusiva associação entre a Companhia e os interesses cristãos-novos nascia desta atmosfera hostil, objectivando dessa forma as perturbações que a instituição vinha introduzindo nos equilíbrios pré-estabelecidos por uma navegação solta, embora indefesa.<sup>94</sup>

Respirando-se nas cortes de 1653-54 tamanha crispação, há a destacar os apelos paralelos feitos a D. João IV para desferir o golpe final no Recife, aproveitando-se a conjuntura de guerra anglo-holandesa. Que para isso contribuíssem os moradores do Brasil e os homens de negócio do Reino. Mereceu deferimento, respondendo o monarca que a questão seria avaliada com o devido cuidado.<sup>95</sup>

Em Novembro de 1653 desferrava o terceiro comboio organizado pela Companhia Geral do Comércio do Brasil. As narrativas oficiais calam as ordens de D. João IV para se intervir na guerra, colocando Digo Lopes Santiago na boca do general e do almirante os receios que teriam em auxiliar os revoltosos. Mas a decisão de Pedro Jaques de Magalhães e de Francisco de Brito Freire não era gratuita. Boxer crê que teriam partido de Lisboa com essa instrução.<sup>96</sup> Nas circunstâncias de 1653, a rendição do Recife tanto seria ideal para o Rei como para a Companhia, e os seus dirigentes saberiam que ambas as partes retirariam daí importantes dividendos políticos. Não terá sido, portanto, difícil para os cabecilhas da revolta aliciarem os responsáveis da terceira armada do comboio da Companhia a dar-lhes o apoio naval necessário a uma capitulação holandesa. A armada regressaria a Lisboa com o troféu da rendição.

Estando viva a memória do feito, uma apreciação depreciativa de Tomé Pinheiro da Veiga, um dos responsáveis pelo texto dos estatutos, designando sarcasticamente a Companhia “de extinção do comercio e asolação do Reino e Brasil”, levou o despacho: “Esta companhia, que tantos males tem feito, tomou pernambuco sem me custar hum vintem, couza que el rei de castela desejou tanto e gastou muito sem nenhum fruto, porque eu dava aos hollandeses perto de seis milhoins”.<sup>97</sup> Do grupo inicial dos mentores da Companhia, o Rei, Pedro Fernandes Monteiro e o Conde de Odemira mantiveram-se fiéis à linha traçada em 1648. Em 1654, quando, apesar desta glória, se estudou a revisão dos estatutos para atender às reclamações das Cortes, Fernandes Monteiro lutou pela sua dama e convenceu D. João IV que manteria inalteradas as prerrogativas monopolistas da empresa. Nos círculos políticos, o ideólogo da Companhia estava agora isolado, ou só timidamente acompanhado pelo Conde de Odemira, para quem a extinção da Companhia poria em causa a reputação do Reino.<sup>98</sup>

A Companhia libertou o Recife. Mas os acontecimentos de Janeiro de 1654 também salvaram a empresa de uma morte eminente. Enquanto foi a jóia do

monarca, permaneceram intactos os estatutos. Em 1657 inicia-se um trajecto que da revogação do monopólio levará à integração definitiva da Junta do Comércio no Estado. Mas nessa altura, havia dez anos que Pernambuco voltara a ser território sob jurisdição portuguesa.

## Notas

- 1 Edgar Prestage, (org.) *Correspondência Diplomática de Francisco Sousa Coutinho*, Vol. III, Coimbra, 1926, p. 20.
- 2 Diogo Lopes Santiago, *História da Guerra de Pernambuco e feitos memoráveis do mestre de campo João Fernandes Vieira, herói digno de eterna memória, primeiro aclamador da guerra*, Leonardo Dantas Silva (org.), Recife, 1984, p. 576.
- 3 Evaldo Cabral de Mello, *Olinda Restaurada. Guerra e Açúcar no Nordeste, 1530-1654*, 2.<sup>a</sup> ed., Rio de Janeiro, 1998.
- 4 Evaldo Cabral Mello, *op cit.* A análise mais detalhada das implicações do aparelho de Estado na revolta é realizada nesta segunda edição.
- 5 Charles Boxer, "Padre António Vieira, S. J., and the Institution of the Brazil Company in 1649", *Hispanic American Historical Review*, vol. 29, 1949, pp. 474-497; *Idem*, "As Primeiras Frotas da Companhia do Brasil à Luz de Três Documentos Inéditos 1648-1652", *Anais do IV Congresso de História Nacional*, vol. V, Rio de Janeiro, 1950, pp. 301-359.
- 6 J. Lúcio Azevedo, *História de António Vieira*, vol. I, Lisboa, 1918, pp. 160-161.
- 7 José Luís Cardoso, "O Pensamento Económico na Época da Restauração", *Penélope. Fazer e Desfazer a História*, n.º 9/10, 1993, pp. 135-149, p. 139 e *Idem*, "António Vieira e o "tempo dos Flamengos", retórica anti-holandesa e alvitismo politico-económico", em Correia de Andrade, Manuel e outros (org), *Tempo dos Flamengos e outros Tempos*, Recife, 1999, pp. 65-83, em especial, p. 72-74.
- 8 Gustavo Freitas, "A Companhia Geral do Comércio do Brasil", *Revista de História*, Vol. III, S. Paulo, 1951; Frédéric Mauro, (*Le Portugal, le Brésil et l'Atlantique...*) cinge-se a este estudo nas páginas da obra reservadas ao tema.
- 9 Veja-se Stuart Schwartz, "A 'Babilónia' Colonial: a Economia Açucareira", Francisco Bethencourt e Kirti Chaudhuri, *História da Expansão Portuguesa*, Vol. III, Lisboa, Círculo de Leitores, 1997, pp. 213-231, p. 217.
- 10 David Grant Smith, "Old Christian Merchants and the Foundation of the Brazil Company", *Hispanic American Historical Review*, 1974, n.º 2, pp. 233-259; *Idem*, *The Mercantile Class of Portugal and Brazil in the Seventeenth Century: a socioeconomic study of the merchants of Lisbon and Bahia. 1620-1690*, PhD dissertation, Austin, Texas, 1975, p. 103-105.
- 11 I. S Révah, "Les Jésuites Portugais contre l'Inquisition: la campagne pour la fondation de la Compagnie Générale du Commerce du Brésil", *Études Portugaises*, Paris, 1975, p. 162.
- 12 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, p. 396.

- 13 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, cap. VIII.
- 14 Para a comprovada ingerência do Governador na revolta ver as obras mais importantes sobre os holandeses no Brasil, Ch Boxer, *The Dutch in Brazil, 1524-1654*, Oxford, 1957, p. 163; Vernhagen, F. A., *História das Lutas com os Holandeses no Brasil*, Viena, 1871, p. 207; Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, p. 397; José Antonio Gonsalves de Mello, *O Tempo dos Flamengos*, 2.º ed. Recife, 1987, p. 170.
- 15 José Antônio Gonçalves Mello, *op. cit.*, p. 247 e ss.
- 16 Virgínia Rau, *Fortunas Ultramarinas da Nobreza Portuguesa no Século XVII*, sep. *Revista Portuguesa de História*, tomo VIII, Coimbra, 1961, p. 7.
- 17 Anita Novinski, *Cristãos Novos na Bahia*, S. Paulo, 1972, p. 131.
- 18 José Antônio Gonçalves de Mello, *Gente da Nação, Cristãos Novos e Judeus em Pernambuco, 1542-1654*, 2.ªed., Recife, 1996, p. 302.
- 19 “Sendo elles todos os que mais dezejeão a guerra e os que mais gritão por ella” (carta ao Marquês de Niza, 28 Outubro de 1647); “Entre terrível gente vivo, judeus e Companhia Ocidental que temendo huns e outros que me possa acordar com os Estados sobre o negocio do Brazil, procuram por todas as vias impedi-lo” (carta a D. João IV, de 24 Novembro de 1647) em Prestage, Edgar (org.) *Correspondência Diplomática...*, vol. II, p. 239 e 259, são alguns dos exemplos de passagens das cartas de Sousa Coutinho onde narra a animosidade dos judeus safarditas.
- 20 José Antônio Gonçalves de Mello, *Gente da Nação...*, p. 331; Israel, Jonathan, *Dutch Primacy in World Trade. 1585-1740*, Oxford, 1989, p. 170. “A Amesterdão mandarão procurar os que querião entrar, e não ouve flamengo nenhum que quizesse; judeus sim muitos, ou seja pelo amor que nos tem, ou porque são os mais empenhados em pernambuco”, referiu Sousa Coutinho a D. João IV, em carta de 6 de Março de 1647, Prestage, Edgar, *Correspondência Diplomática...*, vol. II, p. 53.
- 21 O caso mais representativo e explorado por Evaldo Cabral de Mello refere-se ao papel do Conde de Penaguão, Camareiro Mor, membro do Conselho de Estado (*Olinda Restaurada*, p. 395 e ss), refira-se, também ele familiar do Santo Offício e testemunha no processo de habilitação de António Teles da Silva (V. Rau, *Fortunas Ultramarinas...*, p. 7).
- 22 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, p. 398.
- 23 Arquivo Distrital do Porto, *Cartórios Notariais*, PO1.º, 3.ª série, L. 153, f. 181v.º, 186v.º e L. 164, f. 79v.º.
- 24 Em carta ao Conde da Vidigueira, Marquês de Niza, de 23 de Outubro de 1645, em Edgar Prestage, (org.), *Correspondência Diplomática*, ... Vol. I, p. 319.
- 25 Segundo Oliveira Lima, um dos alvitres data de 20 de Julho de 1645, enviado a D. João IV, de Amesterdão (*Pernambuco. Seu Desenvolvimento Histórico*, 3.ªed., Recife, 1997, p. 163). Pela correspondência de Sousa Coutinho, as notícias da Revolta só chegariam a Haia em Setembro. Data de Outubro um alvitre de Gaspar Dias Ferreira para Nassau sobre o mesmo tema.
- 26 Carta de Sousa Coutinho ao Conde da Vidigueira, 23 de Outubro de 1645, Prestage, Edgar, (org.), *Correspondência Diplomática...*, vol. I, p. 319.
- 27 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, p. 397.
- 28 Charles Boxer, *The Dutch in Brazil*, p. 182.
- 29 AHU, *Conselho Ultramarino*, cod. 13, fl. 253 e ss., 23 de Outubro de 1645.

- 30 Charles Boxer, *op. cit.*, p. 174.
- 31 AHU, *Pernambuco*, Caixa 4, 24 de Outubro de 1647.
- 32 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, p. 118-119.
- 33 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, cap. IV, em especial p. 200-201.
- 34 *Ibidem*, p. 121 e ss.
- 35 “As caravelas, senhor, são escolas de fugir e de fazer cobardes os homens do mar”, terá afirmado a D. João IV, segundo o que narraria ao Conde de Ericeira nos comentários a *Portugal Restaurado*. Citado em Lúcio Azevedo, *História de Antônio Vieira*, Vol. I, Lisboa, 1918, p. 112.
- 36 *Livro que da rezão do Estado do Brasil*, Rio de Janeiro, ed. facs., 1968, p. 15.
- 37 Só para ida para a Bahia um contrato de crédito a risco previa juros de 60% em 17 de Junho de 1648 (Arquivo Distrital do Porto, *Cartórios Notariais*, PO4, L. 39, f. 33v.º) e em 1649, em Fevereiro, nas vésperas da Companhia estar formada, o crédito para essa mesma viagem atingiu o juro de 100% (ANTT, *Cartórios Notariais de Lisboa*, Cartório 11, C. 67, L. 243, f. 81)
- 38 AHU, Baía, n.º1408, publicado em Boxer, Charles, *The Dutch in Brazil*, em apêndice.
- 39 Todos os dados respeitantes a receitas alfandegárias encontram-se no fundo do Arquivo Distrital do Porto designado *Cabido da Sé*, “Livros de Portagens e Redízimos do Bispo”, Livros 114 a 145 para dízimos e portagens dos anos 1639 a 1663, em diante citado por *Livros de Redízima*.
- 40 Duvida-se, pois, que estes anos de 1647-1648 tenham aprofundado “um dos desequilíbrios fundamentais da economia portuguesa do período: a atrofia dos pequenos portos de província e a hipertrofia lisboeta” (Evaldo Cabral de Mello, *op. cit.* p. 85). Os anos 40 terão antes ajudado a uma crescente participação destes portos nortenhos no tráfico brasileiro, fenómeno associado à maior dispersão social do tráfico.
- 41 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, p. 122.
- 42 AHU, Baía, n.º1253. Referências ao processo em Boxer, Charles, “English Shipping in the Brazil Trade. 1640-65”, *Mariner’s Mirror*, v. 37, n.º3, 1951, p. 200.
- 43 Charles Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola. 1602-1686*, University of London, 1952, p. 189.
- 44 Proposta de Matias de Albuquerque analisada em Conselho Ultramarino em 19 de Dezembro de 1643, para a reforma da navegação do Brasil, contando com frotas de navios com 200 toneladas escoltados por um almirante e capitaina. AHU, *Conselho Ultramarino*, cod. 13, f. 15 v.º e ss. Nos pareceres sobre esta proposta apresenta-se uma síntese da oferta de Salvador Correia de Sá para prover a escolta com seus navios de 400 t. se S. Maj. fosse servido de o prover como general da frota e a Diogo Martins Madeira como almirante. Propunha-se Salvador de Sá a entrar com oito naus nos cinco anos seguintes que andariam a frete e escoltariam a frota. Em 5 de Janeiro de 1644 coube ao Conselho Ultramarino passar as patentes de general da frota a Salvador Correia de Sá e a de almirante a Diogo Martins Madeira.
- 45 Edgar Prestage (org.) *Correspondência Diplomática...*, vol. II, p. 248-249.
- 46 Di-lo o Pe. Antônio Vieira em carta a Sousa Coutinho depois de regressar a Lisboa, em Outubro de 1648. Ver carta de 10 de Novembro de 1648, em *Correspondência Diplomática de Francisco Sousa Coutinho*, vol. III, p. 156-157.

- 47 *Ibidem.*
- 48 *Op. cit.*, p. 128
- 49 Sobre o conceito de reputação na cultura política do século XVII, ver J. H. Elliot, "Poder y Propaganda en la España de Felipe IV" em *España y su Mondo 1500-1700*, Madrid, 1991, em especial p. 202.
- 50 Em resposta ao decreto de 20 de Outubro de 1648 para os Tribunais emitirem um parecer sobre o tratado após esclarecimentos de Pe. António Vieira, conhecem-se os do Conselho da Fazenda, o de Pedro Fernandes Monteiro, procurador da fazenda, da Mesa de Consciência e Ordens, de um dos homens de negócio, Gaspar Malheiro. Em B. Nacional de Lisboa, *Reservados*, Cod. 1570 e 1551. Cópias do parecer de Fernandes Monteiro e de Gaspar Malheiro em B. Nacional do Rio de Janeiro, 11-2-38.
- 51 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, p. 127.
- 52 *Ibidem*, p. 127.
- 53 AHU, Pernambuco, 20 Fevereiro de 1647. Evaldo Cabral Mello, *op. cit.* p. 20.
- 54 AHU, *Conselho Ultramarino*, cod. 14, f. 134 (5 de setembro de 1648).
- 55 P. M. Laranjo Coelho, *Cartas d'El Rei D. João IV ao Conde da Vidigueira (Marquês de Niza), embaixador em França*, Vol. II, Lisboa, 1942, pp. 284-286. Citado em Gustavo Freitas, "A Companhia Geral do Comércio do Brasil", *Revista de História*, S. Paulo, 1951, vol. 2, n.º 6, p. 325.
- 56 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.* p. 139-143. Reabilitado em 1643, ano em que se propôs tomar o estaque dos vinhos de todo o Estado do Brasil pela quantia de 120.000 cruzados por ano, a contar de Janeiro de 1644 a 31 de dezembro de 1646. Previa como forma de pagamento desse valor 1/3 em dinheiro e 2/3 em fazendas para prover os presídios da Bahia e do Rio de Janeiro. O procurador da Fazenda, porém, considerou a quantia escassa e aconselhou que se apertasse com o assentista para subir aos 130.000 cruzados. (AHU, Bahia, n.º 1005). Eram os tentáculos do monopólio associado às dificuldades de provimento do Brasil, tradição com raízes no Reino e naquela família Rodrigues de Lisboa, desde o tempo dos Filipes.
- 57 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, p. 141-142.
- 58 Carta de D. João IV ao Marquês de Niza de 6 de Setembro de 1648, supracitada.
- 59 ANTT, *Ministério do Reino*, L. 161, f. 219v.º.
- 60 *Idem*, L. 162, f. 163.
- 61 *História de Portugal Restaurado*, ed, Alvaro Dória, vol. I, 1945, p. 305.
- 62 F. A Varnhagen, *História Geral do Brasil*, vol II, 2.ª ed., Rio de Janeiro, S/d., p. 656.
- 63 Parecer de Fernandes Monteiro, em BNL, *Reservados*, cod. 1570, f. 111 e ss.
- 64 ANTT, *Manuscritos da Livraria*, n.º1146, f. 186, e Rau, V., *Os Manuscritos do Arquivo da Casa de Cadaval Respeitantes ao Brasil*, vol. I, Coimbra, 1954, p. 153.
- 65 Em carta a Sousa Coutinho, "os que mais se assinalarão em abominar o tratado foi o Bispo capelão-mor que em sua casa tinha grande auditório (...) até os homens de negocio que he o que mais me espantou, mas o interesse do muito que se ganha nos portos de Pernambuco os cega", em Prestage, Edgar (org.), *Correspondência Diplomática de Francisco de Sousa Coutinho...*, vol. III, Coimbra, 1926, p. 156-157.
- 66 Processo de Duarte da Silva, ANTT, *Inquisição de Lisboa*, n.º 8132, testemunho do criado de Jorge Dias Brandão, cunhado de Duarte da Silva.

- 67 BNL, *Reservados*, cod. 1551, f. 64 e ss.
- 68 ANTT, *Ministério do Reino*, L. 163, f. 246-247.
- 69 *Op. cit.*, p. 137. "O mesmo grupo majoritário que defendeu a preservação de Pernambuco resistiu ao estabelecimento da Companhia". Como se julga demonstrado, os argumentos contrários à paz como Sousa Coutinho a traçara apelaram à formação da Companhia. São dois lados da mesma moeda. Nesta leitura, aquela empresa não é obra de D. João IV, personagem em conflito com uma facção "tradicionalista e radical" que encontrava nesta solução uma fuga para a frente, como o entende o autor: "Mas ainda lhe restava um trunfo que não era do agrado de uma parte dos "valentões": a criação da Companhia geral do Comércio do Brasil. É prova da sagacidade política do monarca o facto de ter sabido aproveitar da unanimidade nacional a favor da preservação do Nordeste, para criar a Companhia, dividindo a oposição ao tratado e isolando a Inquisição, que teve de engolir a isenção do confisco", p. 129.
- 70 António Sérgio (org.), *Pe. António Vieira, Obras Escolhidas*, Vol. III, Lisboa, 1951, p. 78-79.
- 71 David Grant Smith, "Old Christian Merchants and the foundation of the Brazil Company", em *Hispanic American Historical Review*, 1974, n.º 2, p. 233-259
- 72 Além do próprio ter chamado a si os louros, a visão distorcida do papel do Pe. António Vieira neste episódio particular da Companhia decorre da sua acção em favor da tolerância com os cristãos-novos, como uma das vertentes do seu pensamento económico. Como a Companhia iria ficar associada ao alvará de isenção de confisco, tem-se entendido que um e outro episódio se identificam, atribuindo-se a Vieira um protagonismo na história da Companhia que efectivamente não teve, ficando ensombrada a figura do seu principal mentor, Pedro Fernandes Monteiro, um letrado com familiares mercadores, como certamente será um Gonçalo Fernandes Monterio, radicado no Porto. Para essa apreciação da importância do Pe. António Vieira na história da Companhia, pouco conforme à tese aqui defendida, vejam-se: Freitas, Gustavo de, "A Companhia Geral do Comércio do Brasil, 1649-1720", *Revista de História*, S. Paulo, 1951, vol. 2, n.º 6; Lúcio de Azevedo, *História de António Vieira*, Lisboa, 1918 e *História dos Cristãos-novos Portugueses*, 2.ª ed, Lisboa, 1975; Charles Boxer, "Padre António Vieira, S. J., and the Institution of the Brazil Company in 1649", *Hispanic American Historical Review*, vol. 49, 1949, p. 474-497; Luís Reis Torgal, *Ideologia Política e Teoria do Estado na Restauração*, Coimbra, 1981, vol. I.
- 73 Ver alvará que fixa os Estatutos da Companhia em J. Andrade e Silva, *Collecção Chronológica da Legislação Portuguesa*, vol. II, Lisboa, 1855, pp. 31 e ss.
- 74 ANTT, *Armário Jesuítico*, caixa 1, Maço 29, d. 32. 1.300.000 cruzados é a soma que consta deste documento e citada por Lúcio de Azevedo em *História de António Vieira*, Lisboa, 1918, vol. I, p. 162 e por Smith, David Grant, "Old Christians ...", p. 239. Gustavo de Freitas, *Companhia Geral...* p. 31, seguindo a mesma fonte, refere 1.255.000 cruzados. Como Mauro segue neste capítulo Gustavo de Freitas, refere os mesmos 1.255.000 cruzados, *op. cit.*, p. 527.
- 75 ANTT, *Cartórios Notariais de Lisboa*, C. 29, L. 141, f. 127v.º.
- 76 AHU, *Baía*, n.º 484.

- 77 José Antônio Gonçalves de Mello, *Gente da Nação*, p. 41 e ss.
- 78 ADP, *Cartórios Notariais do Porto*, PO1.º, 3.ª série, L. 153, f. 181v.º e 186v.º e L. 154, f. 79v.º; ANTT, *Cartórios Notariais de Lisboa*, C. 7ª, C. 49, L. 9, f. 166v.º.
- 79 Evaldo Cabral Mello, *op. cit.*, p. 385.
- 80 D. Grant Smith, "Old Christian Merchants...", p. 250.
- 81 V. Rau, *Fortunas Ultramarinas...*, testamento de António Teles da Silva.
- 82 Capítulo XXII dos estatutos, Andrade e Silva, *Colecção Cronológica...* vol. II.
- 83 Exposição em nome dos procuradores do Reino, de António Barbosa Bacelar, às cortes de 1653. AHU, *Baía*, n.º1485., sintetiza o essencial das críticas à Companhia forjadas nas localidades do Reino. Rebatendo estas exposições, o papel de Pedro Fernandes Monteiro fornece informação fundamental e complementar (B. Ajuda, 50-V-35, f. 119 e ss, para ser analisado como resposta à Junta da Reforma da Companhia, f. 112 e ss e com a consulta do Conselho de Estado, f. 130 e ss, este listado em Gustavo de Freitas, *A Companhia Geral*).
- 84 Veja-se a consulta da Câmara de Lisboa de 10 de Novembro de 1651: "O quinto meio de se ordenar aos assentistas e aos da Companhia se provejam das ilhas e de fora do Reino parece que é remédio santissimo porque daqui nos vem todos os males (...) A carestia e preços excessivos que hoje padecemos, depois que há estes contratos, causados de que estes contratadores, à sombra de seus contratos e do braço real, põem sua maior ganância em atravessarem e fazerem estanque de todos os mantimentos que Deus nos dá e, fechando-os, fazem fomes para venderem por grandes preços", Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, vol. V, Lisboa, 1891, p. 330.
- 85 D. Grant Smith, apesar de considerar que a inexistência de um consulado fragilizava a acção política da classe mercantil, reconhece que a Companhia proporcionou ao grupo de Lisboa uma projecção política (*The Mercantile Class of Lisbon...*, p. 161 e 169). No entanto, há a acrescentar que a Junta obteve essa dignidade no período joanino. Era uma relação mais pessoal do que institucional o que permitia a proximidade dos deputados ao poder político.
- 86 AHU, *Baía*, 1387.
- 87 BAjuda, 50-V-35, f. 130 ss.
- 88 ADP, *Livro de Portagens e Redzimo*, L. 128.
- 89 *Ibidem*, L. 129.
- 90 *Ibidem*, L. 132
- 91 ANTT, *Cortes*, Vol. XV, cap. 39.
- 92 Tópico glosado em várias consultas da Câmara de Lisboa do ano de 1651. Em 19 de Agosto de 1651, negava-se a possibilidade de fornecer a armada da Companhia com o trigo do terreiro, "pois para vir o necessario para sustento do povo andamos fazendo infinitas diligências e não será razão que pereçamos por satisfazer aos ministros da bolsa", em Eduardo Freire de Oliveira, *op. cit.*, vol. V, p. 313.
- 93 ANTT, *Cortes*, Vol. XV cap. de Lisboa, f. 181
- 94 Na verdade, qualquer intromissão do monopólio no tráfico brasileiro deu brado no seio da comunidade mercantil. Vale a pena observar como a história da Companhia Geral constituiu argumento de prova para a oposição levantada, cem anos mais tarde, à Companhia do Grão-Pará (ver, Carreira, António, *As Companhias*

*Pombalinas*, 2.<sup>a</sup> ed., Lisboa, 1983, apêndice documental: "Representação Feita em 1755 pelos Deputados da Mesa do Espírito Santo dos Homens de negócio de Lisboa contra a instituição da Companhia do Grão-Pará", pp. 314-316).

95 ANTT, *Cortes*, Vol. XV cap. 30.

96 *The Recovery of Pernambuco (1645-1654)*, sep. *Atlanta*, vol. 2, n.º1, Janeiro de 1954, p. 14.

97 AHU, *Bata*, n.º 1557.

98 B. Ajuda, 50-V-35, f. 119 e ss, f. 130 e ss.