

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

MARIA DO CARMO OLIVEIRA DA SILVA NETA

**Pernambuco na Carreira da Índia e as rotas de comércio com a Ásia Portuguesa (séc.
XVII-XIX)**

RECIFE

2022

MARIA DO CARMO OLIVEIRA DA SILVA NETA

**Pernambuco na Carreira da Índia e as rotas de comércio com a Ásia Portuguesa (séc.
XVII-XIX)**

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

Orientador: Prof. Dr. George Félix Cabral de Souza

Coorientadora: Dr^a Angélica Louise de Souza Alencar

RECIFE

2022

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

S586p Silva Neta, Maria do Carmo Oliveira da.
Pernambuco na Carreira da Índia e as rotas de comércio com a Ásia Portuguesa (séc. XVII-XIX) / Maria do Carmo Oliveira da Silva Neta. – 2022.
95 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. George Félix Cabral de Souza.
Coorientadora: Dr^a. Angélica Louise de Souza Alencar.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.
Programa de Pós-Graduação em História, Recife, 2022.
Inclui referências.

1. Pernambuco - História. 2. Pernambuco – Comércio – História. 3. Portugal – Colônias. 4. Ásia – História. I. Souza, George Félix Cabral de (Orientador). II. Alencar, Angélica Louise de Souza (Coorientadora). III. Título.

981.34 CDD (22. ed.)

UFPE (BCFCH2022-019)

Maria do Carmo Oliveira da Silva Neta

**Pernambuco na Carreira da Índia e as rotas de comércio com a Ásia
Portuguesa (séc. XVII-XIX)**

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

Aprovada em: **01/02/2022**

BANCA EXAMINADORA

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. George Felix Cabral de Souza

Orientador (Universidade Federal de Pernambuco)

[Participação por videoconferência](#)

Prof^a. Dr^a. Marília de Azambuja Ribeiro Machel

Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco)

[Participação por videoconferência](#)

Prof. Dr. Mozart Vergetti de Menezes

Membro Titular Externo (Universidade Federal da Paraíba)

ESTE DOCUMENTO NÃO SUBSTITUI A ATA DE DEFESA, NÃO TENDO VALIDADE PARA FINS DE COMPROVAÇÃO DE TITULAÇÃO.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a minha mãe, Eliane Ramos, e meu pai, Clóvis José, por acreditarem em mim e me ensinarem o valor do esforço; meus maiores modelos de perseverança e firmeza, que sempre me instigaram a perseguir meus sonhos e ambições. Agradeço a meus avós, Carlos Ramos e Maria Helena Teixeira, que onde quer que estejam, sempre apoiarão meus passos e escolhas. Agradeço a minha avó paterna, Maria Josefa, pelas atitudes de incentivo e carinho incondicionais. Agradeço a meus professores e colegas de profissão que tanto me apoiaram a ingressar na graduação em história.

Ao meu orientador, George Cabral, por aceitar o desafio de tornar possível o intercâmbio Pernambuco-Ásia dentro dos estudos atlânticos e pelo apoio e paciência ao longo de meu processo de desenvolvimento e escrita da dissertação. À minha coorientadora, Angélica Alencar, cujo aval me deixa segura para enfrentar qualquer desafio, agradeço pelo carinho e apoio descomunal que sempre tem me dispensado desde que era uma caloura com pífios dezesseis anos e muitas ideias a amadurecer. A Christine Dabat, pela atenção e cuidado que sempre me dispensou ao longo da minha formação enquanto historiadora, por me ensinar a questionar e me posicionar enquanto acadêmica, além de inspirar o desejo de procurar e pesquisar cada vez mais a cada dia.

Aos colegas do GESHA – Grupo de Estudos Sobre História da Ásia, fica aqui meus mais sinceros agradecimentos pelas reuniões, conversas e trocas sinceras entre pessoas tão distintas entre si, unidas pelo estudo da história asiática. Ao Prof. Dr. Bruno Kawai pelas disciplinas que me acenderam o interesse em história atlântica (e que pude experienciar na graduação e pós-graduação), pelos conselhos e direcionamentos, e sobretudo pelo empréstimo de uma bibliografia sem a qual eu não seria capaz de ser aprovada na seleção de Mestrado.

A Gabriel Lopes por toda a paciência, cuidado e carinho que me dispensou ao longo da escrita deste trabalho, pelas diversas conversas sobre fatos aleatórios da presença portuguesa na Ásia e por todas as vezes em que me acalmou e acalentou nos piores momentos de fadiga e desespero ao longo da escrita. A Lucas Aguiar, pelo companheirismo e lealdade de uma amizade que se complementa tão bem, seja num passeio ou na vida profissional. Às minhas professoras de língua japonesa, Hiroko Murakami e Toshiko Fujita, pelo carinho e suporte dispensados. A Paula Michima, pelo apoio e incentivo sempre alegremente dispensados e a todos que de alguma forma contribuíram com ideias, dúvidas e/ou palavras de incentivo, minha eterna gratidão.

RESUMO

A expansão marítima portuguesa e o desejo de conquistar o Oriente levaram Portugal a montar um império ultramarino que esteve presente na América, África e Ásia, de tal forma que a variedade de produtos e os lucros vultosos no início do século XVI inspiraram muitos a tentar a sorte na longínqua Índia, ou na fascinante China. Outros vão mais além e chegam às terras japonesas no extremo leste da Ásia ou se aventuram no comércio de marfim na costa de Moçambique. Com o estabelecimento da *Carreira da Índia*, rota comercial traçada diretamente entre Lisboa e Goa, se tem um trajeto que vai do Atlântico ao Índico, com paradas de apoio para reabastecimento de provisões e reparos nas embarcações. Na costa brasileira, essas paradas tornam-se foco do contrabando de fazendas asiáticas (cujas comercialização era vedada àqueles fora do espaço metropolitano de Portugal), levando a Coroa a tentar manter um estrito controle sobre essas *arribadas* até o final do século XVIII. Dentro desse contexto, se tem a presença da capitania de Pernambuco como um porto geograficamente bem localizado para os navios que fizessem a rota da *Carreira da Índia*, bem como um mercado propenso ao consumo de produtos asiáticos como artigos individuais de luxo ou mercadorias intermediárias a serem lançadas principalmente no comércio de escravizados na costa da África. Sendo assim, se faz necessário compreender as relações entre Pernambuco e a Ásia Portuguesa levando em consideração sua função enquanto ponto de apoio da *Carreira da Índia* nos primeiros séculos da presença lusitana no Brasil, bem como os primeiros movimentos intracoloniais após o fim das limitações do comércio direto Brasil-Ásia.

Palavras-chave: História colonial; Redes comerciais; História de Pernambuco; História da Ásia;

ABSTRACT

Portuguese maritime expansion and the desire to conquer the Orient led Portugal to set up an overseas empire that was present in America, Africa and Asia, in such a way that the variety of products and large profits at the beginning of the 16th century inspired many to try to luck in faraway India, or fascinating China. Others go further and reach Japanese lands in far east Asia or venture into the ivory trade off the coast of Mozambique. With the establishment of the *Carreira da Índia*, a commercial route drawn directly between Lisbon and Goa, there is a route that goes from the Atlantic to the Indian Ocean, with support stops for recharging supplies and repairs to vessels. On the Brazilian coast, these stops became the focus of the smuggling of Asian farms (whose sale was prohibited to those outside the metropolitan area of Portugal), leading the Crown to try to maintain strict control over these *arribadas* until the end of the 18th century. Within this context, there is the presence of the *Capitania de Pernambuco* as a geographically well-located port for ships on the India Career route, as well as a market prone to the consumption of Asian products such as individual luxury items or intermediate goods to be launched mainly in the slave trade off the coast of Africa. Therefore, it is necessary to understand the relationship between Pernambuco and Portuguese Asia, taking into account its role as a support point for the Indian Career in the first centuries of the Portuguese presence in Brazil, as well as the first intracolonial movements after the end of trade limitations direct Brazil-Asia.

Keywords: Colonial history; commercial networks; History of Pernambuco; History of Asia;

LISTA DE IMAGENS

Figura 1	Mapa dos territórios ultramarinos do império português.....	25
Figura 2	Plano da Villa do Reciffe de Pernãbuco, e parte da costa athe a ponta da cid.e d'Olinda, (1776).....	50
Figura 3	Mapa da Negociação das naus Neptuno e Polifemo (1779).....	66

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Quadro burocrático da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba segundo sua instituição em 1759.....	54
Quadro 2	Montante total das vendas de fazendas na Negociação da Ásia, 1779.....	67
Quadro 3	Venda total das fazendas de particulares na Negociação de 1779.....	68

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	10
1.1	Delimitação.....	10
1.2	Caminho até o tema.....	10
1.3	Questões teóricas e metodológicas.....	11
1.4	Sobre as fontes: algumas considerações sobre os documentos consultados (tipologia).....	14
1.5	A historiografia e o tema.....	15
1.6	Considerações gerais sobre o conteúdo dos capítulos.....	18
2	O LUGAR DE PERNAMBUCO NA CARREIRA DA ÍNDIA.....	20
2.1	Portugal chega à Ásia: primeiros contatos e estabelecimento.....	20
2.2	A Carreira da Índia e o Brasil: considerações historiográficas.....	23
2.3	Itinerário da Carreira e suas marcações: os “livros de rotear”.....	28
2.4	Dificuldades na Ásia portuguesa e o desenvolvimento da Carreira do Brasil.....	31
2.5	As capitânicas do Norte e sua importância para a Carreira da Índia.....	35
2.6	Pernambuco e o Oriente: quais as ligações?.....	39
2.7	O Porto de Pernambuco e sua participação indireta na Carreira – as <i>arribadas</i>	39
3	A CGCPP E A NEGOCIAÇÃO DA ÁSIA.....	45
3.1	O século XVIII e as mudanças na economia.....	45
3.2	Período pombalino (1750-1777).....	47
3.3	Recife antes da CGCPP.....	49
3.4	Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba: nascimento e estrutura..	52
3.5	A instituição do monopólio e privilégios.....	56
3.6	Irregularidades da Companhia e denúncias e insatisfação dos locais.....	57
3.7	A Negociação da Ásia (1779).....	61
4	INTRACOLONIALIDADE E O COMÉRCIO DIRETO ENTRE PERNAMBUCO E A ÁSIA.....	71
4.1	A Ásia Portuguesa entre os séculos XVIII-XIX.....	71
4.2	O período mariano e a liquidação das fazendas da Companhia.....	74
4.3	A transferência da Corte, os processos de reabertura do comércio e a intracolonialidade.....	76
4.4	Intracolonialidade, fazendas da Ásia e o tráfico de escravizados.....	80
4.5	Reabertura dos portos e participação de comerciantes asiáticos: os Mhamai-Kamat.....	82
4.6	“Fazendas finas” e “Fazendas de negro”: produtos asiáticos na capitania de Pernambuco.....	84
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	87
	REFERÊNCIAS.....	90

1 INTRODUÇÃO

O mercadejar, o intercâmbio de mercadorias, o comércio enfim em suas múltiplas facetas é uma atividade praticada há milênios pelo gênero humano em seus mais distintos níveis de experiência de vida. Nas conquistas, quase todos negociam alguma mercadoria em algum momento, desde as negras de ganho até os grandes comerciantes passando pelos funcionários da administração colonial e até mesmo os militares. A disseminação das práticas comerciais é um traço de nossa sociedade não só no período colonial, mas também em períodos mais recentes.¹

1.1 Delimitação

A pesquisa “Pernambuco na Carreira da Índia: rotas comerciais entre as Capitanias do Norte e a Ásia Portuguesa (XVIII-XIX)” tem como proposta analisar as relações comerciais entre Pernambuco e a Ásia entre os séculos XVIII-XIX.

Esta pesquisa se encontra num perfil de história econômica, embora alinhada às novas perspectivas dos estudos acerca do império ultramarino português e numa proposta de renovação dos estudos acerca da Ásia portuguesa de forma a quebrar o eurocentrismo que tanto permeou essa linha de análise, levantando discussões que buscam se encaixar no conceito de *intracolonialidade*² no Império Ultramarino Português.

1.2 O caminho até o tema

Ao longo da graduação em história, tendo participado do Grupo de Estudos Sobre História da Ásia (GESHA-UFPE) e desenvolvido pesquisa nesse campo (com foco na História do Japão), a escolha por firmar-se academicamente no ramo de história da Ásia veio naturalmente. A partir de interesses em colecionismos e a chegada de louças e porcelanas asiáticas em terras brasileiras, a discente se deparou com o termo “Carreira da Índia”, a partir do qual as relações intracoloniais entre as capitanias do Norte (atualmente Nordeste brasileiro) e a Ásia surgiram como campo de estudos partindo de Pernambuco enquanto possível ponto de intersecção da Carreira da Índia. A partir daí, contando com a gentileza e acolhimento de colegas historiadores, que indicaram leituras e direcionaram para arquivos, foi possível coletar

¹ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654 - c.1759)**. 2. ed. Recife: Editora UFPE, 2020, p. 21.

² O conceito de intracolonialidade aqui utilizado é aquele aplicado pela historiadora goense Philomena Sequeira Antony, relativo aos contatos de natureza comercial e demográfica estabelecidos entre as possessões ultramarinas portuguesas.

dados o suficiente a ponto de afunilar a pesquisa e estruturar o projeto inicial, focado na chegada da porcelana asiática na capitania de Pernambuco.

No entanto, no processo de execução da pesquisa, alguns problemas metodológicos e teóricos foram se apresentando, além de um crescente interesse na formação de redes comerciais e no planejamento/execução das viagens na Carreira da Índia. E a partir desse interesse e das leituras bibliográficas e documentais, optando-se por reestruturar a pesquisa de tal maneira que abarcasse as relações comerciais entre Pernambuco e a Ásia Portuguesa, em especial a negociação feita a partir da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

1.3 Questões teóricas e metodológicas

Tomando como ponto de partida questionamentos acerca dos portos de Pernambuco como pontos de paragem para embarcações que fizessem a rota Lisboa-Goa (especialmente aquelas realizando a torna-viagem), a pesquisa se estruturou em torno de Pernambuco e suas ligações com a Ásia durante o período colonial, especialmente no que diz respeito ao comércio. Num primeiro momento, a definição e contextualização da Ásia portuguesa além da compreensão da Carreira da Índia do ponto de vista conceitual e historiográfico se fizeram importantes para delimitar até que ponto podemos inserir Pernambuco nesse processo, que termina por ser identificado em três fases: a primeira marcada pela chegada dos produtos asiáticos à costa pernambucana por meio das paradas realizadas por embarcações realizando a torna-viagem da Ásia, entre os séculos XVII e a primeira metade do século XVIII; a segunda fase, em que a partir da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, os primeiros passos são dados rumo ao contato dos negociantes pernambucanos com as praças comerciais asiáticas entre 1779 e 1782; e uma terceira fase na qual os comerciantes lotados na capitania de Pernambuco comercializavam diretamente com mercadores asiáticos, adquirindo em sua maioria produtos têxteis.

Uma busca nos autores-base acerca da Carreira e do Comércio entre a América e a Ásia portuguesas revela uma série de pequenas menções a Pernambuco, especialmente como um possível porto de *arribada* da Carreira. Mencionado por Boxer em seu artigo “The principal ports of call in the Carreira da Índia” (1971), o Recife figura como um dos portos possíveis na torna-viagem.

Sendo assim, há menções importantes acerca da relação entre Pernambuco e a Carreira da Índia, abrindo precedentes para um aprofundamento dessa questão e identificação dessa relação.

Uma análise mais fortuita das fontes acerca de arribadas³ na costa de Pernambuco entre 1665 e 1747 permitiu entrever as arribadas e as possibilidades de trocas legais e ilegais, bem como alguns dos mecanismos adotados pela coroa para evitar e/ou minimizar o contrabando, tomando-se aqui como base uma administração portuguesa partindo de uma monarquia corporativa, como descreve António Manuel Hespanha. Nessa estrutura, Pernambuco serve como um entreposto até o período pombalino, quando as políticas de reestruturação de Lisboa e de redirecionamento dos vultosos lucros das terras brasileiras para a metrópole.

As proibições expressas de *arribadas* de embarcações relacionadas à Carreira na costa brasileira, salvo em casos emergenciais⁴ (nos quais não seria permitido o uso de mercadorias asiáticas como pagamento para reparos e reabastecimento) foram afrouxando ao longo do século XVIII, ao mesmo tempo em que as trocas intracoloniais se intensificam, devido à receptividade dos produtos brasileiros no mercado asiático, e ao uso dos têxteis indianos no comércio de escravizados com a África.

No contexto pombalino, uma das formas de aplicação da política de redirecionamento de capital é a criação de companhias monopolistas de comércio, das quais se destaca a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1759-1780). Com o crescimento das praças comerciais brasileiras, fortalecimento da rede de tráfico de escravizados e a proeminência de Recife enquanto um porto de grande relevância, ficando atrás apenas de Salvador e Rio de Janeiro, é compreensível a instituição da CGCPP tendo em vista as intenções pombalinas.

A partir da documentação acerca da CGCPP foi possível perceber as intenções da Companhia em empreender na Ásia Portuguesa, a partir da construção de grandes embarcações no litoral brasileiro, com materiais locais, na década de 1770, quando ainda vigoravam proibições expressas do desembarque de fazendas da Ásia⁵ e do comércio delas nos portos do Brasil ou da África. Em 1776, a CGCPP é responsável por abastecer o navio Mariana Vitória,

³ Utiliza-se aqui o termo arribada a partir do viés náutico, significando parada não-programada realizada por uma embarcação por urgências como falta de provisões, tripulação enferma ou navio avariado.

⁴ Inicialmente as proibições exigem que os pilotos da Carreira da Índia evitem ao máximo arribar no Brasil, voltando a Lisboa caso fosse preciso. Dentre as situações de urgência, se podem destacar: calmarias (e conseqüente desequilíbrio nos mantimentos abastecidos), necessidade de reparos na estrutura da embarcação, falta de provisões e enfermidades acometendo a tripulação. No entanto, a longa duração da viagem muitas vezes obrigava as arribadas em terras brasileiras, de tal forma que a Coroa passa a centrar os textos de suas proibições na verificação da urgência e na proibição de uso das fazendas asiáticas para pagar as despesas de reparo. Usualmente, as arribadas no Brasil eram mais comuns na torna-viagem, momento em que as embarcações estariam repletas de produtos asiáticos.

⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx 113, D. 8719

que vai em direção aos portos da Ásia realizar comércio, com caixas de açúcar, demonstrando o peso que os produtos locais possuíam dentro da negociação asiática. No fim da década a Nau Netuno é enviada a Goa e outros portos da Ásia carregada de produtos dos armazéns de Lisboa e Rio de Janeiro.

Acerca da negociação da CGCPP com a Ásia, levantaram-se algumas questões ao longo dessa pesquisa: essa negociação perfazia um comércio intracolonial ou um estratagem de redirecionamento do capital, dada a intenção da companhia? Para responder a essa questão, foi preciso esquadrihar a documentação acerca do retorno das embarcações, que se dirigem a Lisboa e cujos rendimentos são leiloados na Casa da Índia por ocasião do fim da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

Essa posição é reforçada a partir da rota traçada pela Junta de Lisboa excluir os portos de Pernambuco do roteiro de paradas estabelecido para as naus Neptuno e Polifemo, enviadas na primeira negociação com a Ásia, em meados de 1777-1779. No planejamento de viagem dessa missão, a parada para receber os produtos brasileiros a serem comercializados durante a viagem estava estabelecida para o Rio de Janeiro, sem qualquer menção ao porto do Recife, muito embora as mercadorias a serem embarcadas (farinha de mandioca, aguardente de cana e açúcar) pudessem ser encontradas nos armazéns da dita Companhia em Pernambuco⁶.

Algumas questões permanecem e certamente poderão ser sanadas por meio de uma pesquisa mais afinada e aprofundada, num projeto de dimensões mais extensas: tendo em vista o fim do monopólio⁷ da CGCPP em 1780 e seu fim (levando em consideração que o declínio da companhia já era visível há algum tempo), o envio de uma missão tão dispendiosa nesse momento de crise como a da negociação com a Ásia foi uma estratégia de maximizar lucros tendo em vista o iminente fim da companhia? Ou uma forma de tentar refrescar os cofres da dita companhia, de forma a aliviar os débitos e crises? Qual o itinerário feito por essas embarcações e quais os produtos comercializados?

⁶ PT/TT/CGCPP/B/02 *Registro relativo à nau Neptuno*, Arquivo Nacional da Torre do Tombo.

⁷ O conceito de monopólio aqui utilizado diz respeito às especificidades da administração econômica portuguesa durante o período analisado, com certa fluidez em relação ao conceito contemporâneo da palavra. Dentro da estrutura de monopólio colonial, as esferas pública e privada se misturam, uma vez que o monopólio das companhias de comércio era cedido pelo Estado a esses empreendimentos.

1.4 Sobre as fontes: algumas considerações sobre os documentos consultados (tipologia)

O período de realização desta pesquisa coincidiu com a pandemia de covid19, que impactou a produção acadêmica internacionalmente a tal ponto que a pesquisa de campo se tornou inviável pelo fechamento dos arquivos. Dito isto, o planejamento inicial da pesquisa, prevendo consultas presenciais a arquivos em Salvador, Rio de Janeiro e possivelmente Lisboa precisou ser alterado em decorrência das restrições e do risco de contaminação. Sendo assim, a maior parte da documentação primária aqui discutida provém de acervos digitais e coletas anteriores a 2019, com destaque para o Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) e a documentação digitalizada e disponibilizada pelo Projeto Resgate. Outro arquivo digital significativo para essa pesquisa é o projeto “Memórias de Macau”⁸ com seu acervo importantíssimo.

A partir do Projeto Resgate se obteve a maior parte da documentação analisada nessa pesquisa. Foram consultadas as correspondências entre o governo da capitania de Pernambuco e a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, contendo ofícios, processos e cartas. Essa documentação foi utilizada para rastrear as embarcações provenientes ou com destino à Ásia que porventura passaram pela capitania de Pernambuco. O mesmo acervo forneceu também fontes valiosas sobre a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, sua estrutura e principais acionistas, bem como um levantamento da negociação com a Ásia e a venda de seus resultados nos armazéns da Casa da Índia durante o reinado de Maria I, além da intensificação do comércio intracolônial de forma direta.

A partir do acervo “Memórias de Macau”, roteiros de navegação da Carreira da Índia, a exemplo do *Livro de rotear de Portugal para a Índia e da Índia para todas as partes que são descobertas* (1530), bem como obras de cronistas acerca da presença portuguesa em solo asiático, a exemplo das *Décadas da Ásia* de João de Barros e Diogo do Couto em seus volumes integrais.

No acervo do Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE), foram consultadas as Ordens Régias 13 e 14, versando sobre as proibições de entrada de artigos de luxo asiáticos nas alfândegas recifenses.

Na Biblioteca Nacional Digital de Portugal foram localizadas boa parte das referências imagéticas (dentre mapas e ilustrações), além da coleção especial “Macau-China: Fontes sécs.

⁸ <https://www.macaumemory.mo/index?lgType=pt>

XVI-XIX”, que forneceu amplo arcabouço para a compreensão da presença portuguesa na China e a necessidade de adaptação lusitana a cada espaço conquistado.

No acervo do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), foram consultados diários de viagem importantes sobre a negociação da Ásia promovida pela Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba no final do século XVIII, a partir da nau Netuno e da nau Conceição.

Na reserva técnica do Museu do Estado de Pernambuco (MEPE), foram consultadas as fichas catalográficas das peças pertencentes à exposição “Espelho do Oriente” do dito museu. A maior parte dessas peças provém da coleção Braz Ribeiro, do dito museu, composta principalmente de porcelana japonesa e chinesa do século XIX, embora algumas peças em exposição datem do século XVIII.

1.5 A historiografia e o tema

A *Carreira da Índia* é uma estrutura amplamente destrinchada por inúmeros autores. Grandes nomes da historiografia ocidental como Charles Boxer e Russel-Wood se debruçaram sobre a presença portuguesa no continente asiático e inevitavelmente discutiram essa rota.

Charles Boxer possui uma extensa bibliografia dedicada ao império lusitano, e em obras como *The Christian Century in Japan* (1951) e *The portuguese Seaborne Empire* (1969), já havia atentado para a Carreira da Índia enquanto rota comercial importantíssima, a partir da qual se estendeu o império ultramarino português. Em artigos também desenvolve melhor sua ideia, a exemplo do “The Principal Ports of call in the Carreira da Índia” (1971).

Russel-Wood reafirma a posição proeminente da Carreira da Índia como uma das rotas comerciais mais importantes para Portugal, mobilizando não só um grande contingente monetário como também um fluxo humano muito forte, dadas as dimensões das grandes embarcações investidas nessa rota, podendo levar um contingente humano que variava entre 700 e 1300 pessoas, entre tripulação, passageiros e escravizados⁹. Este autor reitera também a quase impossibilidade de evitar arribadas no Brasil e/ou África no roteiro Lisboa-Ásia, e coloca os navios da Carreira da Índia como agentes de disseminação dos contatos intracoloniais. No entanto, destaca que esse contato se dá num só sentido: “de Oriente para Ocidente”¹⁰, uma vez

⁹ RUSSELL-WOOD, A. J. R.. **Um mundo em movimento: os portugueses na Africa, Asia e América (1415-1808)**. Difusão Editorial, 1998, p. 93

¹⁰ Idem, p. 241

que essas arribadas se davam na torna-viagem, quando a embarcação já estava sobrecarregada e havia uma parcela maior de figuras importantes entre os passageiros dessas embarcações.

Na Ásia, figuras como os indianos Sanjay Subrahmanyam e Kavalam Madhava Panikkar discutiram questões de temporalidade, conceituação e análise da presença portuguesa partindo de outra perspectiva, dentro da qual se insere a *Carreira da Índia* e sua riqueza enquanto itinerário comercial. Partindo desses autores, é possível caracterizar a presença portuguesa na Ásia como uma inserção nas redes de comércio interasiático.

Panikkar analisa a presença portuguesa a partir de um viés que enfatiza o olhar indiano acerca dos acontecimentos, pondo a Índia sempre no centro de sua argumentação enquanto palco para seu objeto: o colonialismo nas terras do Índico. Nesse contexto, o interesse português inicial de buscar o monopólio de especiarias se transforma numa rede de consumo de bens de conforto, como chá, porcelanas e outros artigos de luxo; e bens úteis a outras redes de comércio, como os tecidos utilizados no comércio de escravizados na África¹¹.

Já Subrahmanyam observa a Carreira da Índia enquanto uma rota comercial voltada ao Estado, que majoritariamente conduzia o comércio e organizava os carregamentos e despachos de embarcações, apesar da presença de particulares ao longo do empreendimento no Índico¹². O autor faz essas observações levando em consideração um viés comparativo com a presença espanhola e com as redes comerciais que já antecederam a chegada portuguesa ao Índico.

Trabalhos mais específicos acerca da carreira a partir da ótica do comércio intracolônial geraram clássicos como *A Bahia e a Carreira da Índia* (1968) de José Roberto do Amaral Lapa, além de trabalhos ainda mais aprofundados como *Relações intracolônias: Goa-Bahia 1675-1825* (2013), da indiana Philomena Sequeira Antony. Amaral Lapa consegue organizar e estruturar bem seu trabalho em torno do comércio de mercadorias asiáticas entre a Bahia e a Índia, inserindo Salvador no itinerário da rota de comércio, especialmente pelo destaque na produção de tabaco durante o século XVIII. Um trabalho pioneiro, que lhe rendeu grande destaque e inseriu as capitânicas do norte dentro do comércio com a Ásia, além de elencar a própria existência do Brasil como “um episódio da Carreira da Índia”¹³.

¹¹ PANIKKAR, Kavalam Madhava. *Asia and Western Dominance: A Survey of the Vasco Da Gama Epoch of Asian History, 1498-1945*. George Allen & Unwin, 1959. p. 13

¹² SUBRAHMANYAM, Sanjay. *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*. John Wiley & Sons, v. 3, 2012, p. 119

¹³ LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968, p. xviii

Philomena Sequeira utiliza as relações comerciais entre Goa e Salvador como forma de discutir as relações comerciais dentro do contexto de uma monarquia pluricontinental, com suas inestimáveis trocas não apenas comerciais, mas também culturais e ambientais, a exemplo da introdução de espécies vegetais asiáticas no Brasil para ampliar o cultivo e o monopólio de especiarias. A autora também se debruça sobre as arribadas de navios da Carreira da Índia em solo brasileiro, discutindo questões sobre o início da proeminência econômica do Brasil em relação a Portugal e o afrouxamento progressivo das proibições a arribadas, legalizando assim as rotas intracoloniais e os portos brasileiros como pontos intermediários da Carreira.

No que diz respeito a Pernambuco enquanto grande entreposto comercial no Brasil português, temos obras como “Tratos e Mofatras”, de George Cabral, na qual é possível compreender mais a fundo a estrutura da praça comercial do Recife, bem como uma identificação de quem eram os homens de negócio e seu lugar dentro das relações comerciais. A partir dessa caracterização, fica mais fácil compreender de que maneiras a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba impacta nessa praça comercial, bem como as reações ao monopólio da CGCPP.

Acerca da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, uma série de trabalhos consistentes pode ser elencada, com enfoques variados. No campo mais denso da análise econômica se encontra o trabalho de Álvaro Pereira de Andrade, que em sua tese “História e contabilidade – diálogos possíveis: o caso da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba – 1759-1775” (2013), demonstra como a CGCPP foi uma manobra pombalina de redirecionamento do capital gerado pela colônia para a classe mercantil portuguesa. Essa linha de análise corrobora os pontos encontrados ao longo da presente pesquisa, a partir dos quais a Junta de Lisboa se utiliza do cabedal investido na negociação para a Ásia, e dificulta o acesso da Direção de Pernambuco à maior parte das mercadorias fruto dessa negociação.

Autora de diversos trabalhos primordiais acerca da estrutura e funcionamento da Companhia, Érika Dias desde sua dissertação, “O fim do monopólio: a extinção da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1770-1780)” (2001), demonstra como a Companhia gerou lucros abaixo do esperado e como o processo de decadência desta não é repentino e imediato, de forma que na ocasião da partida das naus Neptuno e Polifemo, a CGCPP já se encontrava em crise. A tese da mesma autora, “As pessoas mais distintas em qualidade e negócio: a Companhia de Comércio e as relações políticas entre Pernambuco e a

Coroa no último quartel de Setecentos” (2014), aprofunda questões acerca das relações políticas e conflitos entre os homens de negócio envolvidos de alguma forma com a praça do Recife.

Ainda no campo das relações políticas entre os homens de negócio, tem-se também a dissertação de Poliana Priscila da Silva, intitulada “HOMENS DE NEGÓCIO E MONOPÓLIO: Interesses e estratégias da elite mercantil recifense na Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1757-1780)” (2014). Nesta, a autora conta como os homens de negócio da praça mercantil do Recife com participação na Companhia se utilizam desta como meio de resistência contra as limitações impostas pelo monopólio dado à CGCPP.

Além destas, apesar da existência desta negociação, à exceção de um artigo de Thiago Alves Dias (2019), “Os negócios globais de uma companhia colonial: a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba e os negócios da China (1759-1783)¹⁴”, ainda não se lançou um olhar mais aprofundado nas relações comerciais entre a Capitania de Pernambuco e a Ásia portuguesa.

1.6 Considerações gerais sobre o conteúdo dos capítulos

No primeiro capítulo foram levantadas discussões que se centravam em definir a Carreira da Índia, caracterizar essa rota comercial e mapear a presença de embarcações oriundas ou com destino à Ásia que arribaram em terras pernambucanas. Dessa forma se tenta demonstrar como a capitania de Pernambuco possivelmente se insere na Carreira da Índia, ao menos de forma indireta, como porto de apoio às embarcações que faziam a torna-viagem.

No capítulo 2, foram discutidas questões relativas à instituição da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, sua estrutura e a formação de “partidos” – como coloca Érika Dias. A partir dessa contextualização, se inserem as negociações com a Ásia perpetradas pela CGCPP próximo ao fim de seu monopólio e as principais diretrizes dadas à realização dessas viagens (que tencionavam realizar qualquer tipo de negócio possível em terras asiáticas) partindo de embarcações construídas na capitania de Pernambuco, com materiais locais.

No terceiro capítulo, foram analisadas as ações tomadas pela rainha D. Maria I por ocasião de sua ascensão e queda do Marquês de Pombal. A dissolução da CGCPP e os resultados das negociações com a Ásia, iniciadas antes do fim do monopólio da Companhia em

¹⁴ DIAS, T. A. **Os negócios globais de uma companhia colonial: a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba e os negócios da China (1759-1783)**. Afro-Ásia, [S. l.], n. 59, 2019. DOI: 10.9771/aa.v0i59.25594. Disponível em: [//periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/25594](http://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/25594). Acesso em: 26 ago. 2021.

1780, coexistem com um processo de fomento ao comércio intracolonial e reafirmação do Brasil (principalmente Salvador, Rio de Janeiro e Recife) enquanto um entreposto para baldeação, incluindo também navios estrangeiros.

2 O LUGAR DE PERNAMBUCO NA CARREIRA DA ÍNDIA

O descobrimento ou reconhecimento do Brasil, longe das controvérsias sobre a sua casualidade ou não, foi e aqui já não podem pairar dúvidas, um episódio da Carreira da Índia. Assim começa, oficialmente, nossa existência, indissolavelmente vinculada ao grande roteiro que, tanto pelos seus antecedentes, como pelas suas repercussões - a aventura da Índia, e, portanto, a sua Carreira - duraria bem mais de três séculos, dando a Portugal uma fase histórica das mais agitadas e contraditórias.¹⁵

2.1 Portugal chega à Ásia: primeiros contatos e estabelecimento

Para compreender o estabelecimento lusitano na Ásia, é preciso entender os fatores que levam ao pioneirismo português na expansão marítima. Uma soma de diversos pontos, que mesclam desde as condições geográficas e a orientação natural de Portugal em relação ao Atlântico, além da relativa estabilidade das fronteiras e do poder central.

No entanto, como bem pontua Luiz Filipe Thomaz (1994), apenas estes fatores são insuficientes para explicar o pioneirismo português, uma vez que outras nações da Europa Ocidental apresentavam as mesmas condições. A explicação se dá então a partir da junção dos fatores anteriores com as causas materiais. Em relação aos fatores econômicos, o renascimento do comércio em meados do século XI¹⁶ lança as bases das redes comerciais atlânticas. Destaca-se também a ausência em Portugal de um sistema feudal rígido como o existente em outros pontos da Europa, além de uma burguesia que não cria uma “consciência autónoma de classe”¹⁷, facilitando assim relativa centralização do poder, enquanto Estado nacional. A partir das redes montadas no Atlântico desde a Idade Média, Portugal tem no crescimento e acúmulo dos lucros, a necessidade de abertura de novas rotas comerciais.

Se o sistema continua em crescimento, os lucros provenientes do comércio tendem a acumular-se. Como neste período, anterior à revolução industrial, são diminutas as possibilidades de os reinvestir na indústria, os lucros tendem, naturalmente, a ser reinvestidos no próprio comércio; e se os mercados tradicionais estão saturados, a tendência é para buscar novos mercados e portanto para a expansão geográfica.¹⁸

¹⁵ LAPA, 1968, xviii

¹⁶ “Marc Bloch distinguiu duas “idades feudais”. A primeira, que se encerrou em meados do século 11, corresponde à organização de um espaço rural estável em que as trocas são fracas e irregulares, a moeda rara, e o trabalho assalariado quase inexistente. A segunda é produto dos grandes arroteamentos, do renascimento do comércio, da difusão da economia monetária, da superioridade crescente do comerciante sobre o produtor.” (Le Goff, 1964, p. 87)

¹⁷ THOMAZ, Luís Filipe F. R. **De Ceuta a Timor**. Lisboa: Difusão Editorial S.A., 1994, p. 13

¹⁸ THOMAZ, Luís Filipe F. R. **De Ceuta a Timor**. Lisboa: Difusão Editorial S.A., 1994 p. 19

Sendo assim, a tomada de Ceuta, grande marco histórico do início do processo expansionista lusitano, faz parte não apenas de um processo de expansão econômica, mas de segurança das fronteiras marítimas e das rotas de navegação. Para além dos fatores elencados anteriormente, a expansão pelo Norte da África faz parte também de um projeto religioso, sendo a cristandade uma espécie de bastião cultural intrínseco à sociedade portuguesa. A expansão significava também a “exportação” de nobres dispendiosos aos cofres lusitanos após uma série de conflitos ao longo do século XIV em que setores da nobreza se colocaram favoráveis ao reino de Castela.

Com a exploração e conhecimento gradual da costa africana ao longo do século XV, a possibilidade de acessar as riquezas do Oriente começa a se tornar mais concreta, e Luiz Filipe Thomaz (1994) elenca sete “linhas de ação” a partir das quais o empreendimento para a Ásia torna-se possível. Destacam-se aqui três dessas linhas: o aperfeiçoamento dos instrumentos e técnicas de navegação, o estabelecimento de feitorias permanentes na África (que posteriormente servem de pontos de apoio às embarcações) e o envio de exploradores por terra para recolher dados importantíssimos sobre o Oriente¹⁹.

A junção desses fatores levou à partida de Vasco da Gama em 1497, com destino às terras além do Cabo da Boa Esperança em busca de especiarias e cristãos. Chegando em Calicute em 1498, Vasco da Gama encontra uma forte influência muçulmana na Índia, ao passo que os produtos portugueses alcançaram pouco retorno financeiro. Em contrapartida, na chegada de Vasco da Gama, quase não há embarcações de guerra, uma vez que as águas eram vigiadas para a defesa da costa e repressão à pirataria, e no lugar de uma disputa por soberania naval, as redes comerciais interasiáticas tinham como princípio uma ideia de livre concorrência²⁰. Outro ponto fortuito do momento da chegada lusitana à Ásia é o fim das expedições marítimas chinesas promovidas pelo imperador Yongle (1360-1424), da Dinastia Ming.

Tendo em vista que entre 1405 e 1433, sete expedições são realizadas pelo eunuco Zheng He (1371-1433), navegando desde a costa leste da China, até o Sudeste Asiático e o Golfo Pérsico, até chegar à África Oriental²¹, chegando a proclamar grandes cidades indianas como Calicute e Cochim vassalos do império chinês. Com o fim dessas expedições e a morte

¹⁹ THOMAZ, Luís Filipe F. R. **De Ceuta a Timor**. Lisboa: Difusão Editorial S.A., 1994, p. 165

²⁰ PANIKKAR, Kavalam Madhava. **Asia and Western Dominance: A Survey of the Vasco Da Gama Epoch of Asian History, 1498-1945**. George Allen & Unwin, 1959, p. 29-30

²¹ GERNET, Jacques. **O Mundo Chinês: Uma civilização e uma história**. Lisboa - Rio de Janeiro: Edições Cosmos, v. 1, 1973, p. 376-377.

do monarca Yongle, bem como os ataques mongóis na fronteira norte do império e a rejeição do imperador seguinte à exploração naval, a soberania marítima chinesa se esfacela, deixando um vácuo de poder que acaba por favorecer os portugueses em sua expansão na Ásia durante o século XVI.

Não apenas a Índia, mas também o Sudeste Asiático, onde o Sultanato de Malaca e outros Estados pagavam tributos à China, veem a influência sínica esmaecer no campo político²², embora as redes comerciais continuem firmes. É neste cenário que a segunda viagem de Vasco da Gama à Índia em 1502, bombardeando Calicute e estabelecendo uma feitoria em Cochim marca uma ruptura na geopolítica do Índico.

Um dos fatores para o sucesso inicial da empreitada lusitana na Ásia foi a inserção nas redes diplomáticas locais, a partir de alianças e da participação (direta ou indireta) nos conflitos entre reinos, especialmente no subcontinente indiano. Um exemplo pungente é o apoio português ao Sultanato de Gujarat contra a expansão do Império Mogol, garantindo uma feitoria em Diu²³. Outro fator foi a construção de uma infraestrutura baseada na fortificação de pontos militar e comercialmente estratégicos, como Sumatra e Malaca. O lucrativo comércio das especiarias é responsável por encher rapidamente os cofres da Coroa portuguesa e dos particulares que se aventuravam nesse empreendimento.

A expansão do império português na Ásia se estendeu também ao extremo leste asiático: tendo chegado ao Japão em aproximadamente 1543²⁴, encontram um país completamente fragmentado, onde as províncias, ou *myoden* (名田) estavam sob o poder de senhores de guerra intitulados *daimyo* (大名) que guerreavam entre si, causando intensa instabilidade política. Com a ajuda dos jesuítas, os portugueses foram capazes de tirar vantagem dessa instabilidade comerciando com alguns desses *daimyo* e fornecendo vantagens militares, como o uso de armas de fogo²⁵. Uma vez que o comércio entre a China e o Japão estava proibido desde 1480²⁶, a concessão da cidade de Macau para os portugueses em 1557 representou uma grande possibilidade de enriquecimento lusitano ao mediar as negociações entre os dois países.

²² PANIKKAR, Kavalam Madhava. **Asia and Western Dominance: A Survey of the Vasco Da Gama Epoch of Asian History, 1498-1945**. George Allen & Unwin, 1959, p. 32

²³ CHANDRA, Satish. **History of Medieval India: 800-1700**. Orient Black Swan, 2007, p. 174

²⁴ CARVALHO, Daniela de. **Nambanjin: sobre os portugueses no Japão**. antropológicas, Porto, n. 4, 2000, p. 133

²⁵ SOARES, Leandro Valêncio. **A introdução das armas de fogo no Japão pelos portugueses e as consequências na organização militar nipônica**. Trabalho de Conclusão de Curso (especialização em história militar) - Universidade do Sul de Santa Catarina, Tubarão, 2017.

²⁶ CARVALHO, Daniela de. **Nambanjin: sobre os portugueses no Japão**. antropológicas, Porto, n. 4, 2000, p. 134

Uma grande infraestrutura precisou ser montada para administração e organização do Estado da Índia, tendo sua base principal em Goa. E dentro das medidas tomadas para essa adequação, estava o estabelecimento e regulação da rota entre Lisboa e a Ásia, intitulada *Carreira da Índia*.

2.2 A Carreira da Índia e o Brasil: considerações historiográficas

Quando Russel-Wood (2001) afirma que “Em relação ao Império português, com poucas exceções, a historiografia sobre Portugal além-mar é limitada territorialmente (portugueses na Índia, na China, no Ceilão, em Angola, no Brasil) ou oceanicamente (o Atlântico, o Índico)”²⁷, fica perceptível a complexidade da estrutura geopolítica do território ultramarino português, pondo em xeque ideias como “pacto colonial” ou “absolutismo”.

As mais recentes contribuições da historiografia sobre o passado da América portuguesa têm permitido uma grande abertura de novas possibilidades de abordagem da época colonial. Este que é o período mais longo de nossa formação histórica necessita de muitos estudos monográficos que nos permitam conhecer melhor as diferentes conjunturas nos diferentes espaços. As limitações para a ampliação do conhecimento sobre esta importante etapa formativa da sociedade brasileira se desviam, por um lado, às limitações de acesso às fontes primárias e por outro, aos enquadramentos teóricos que norteavam as abordagens.²⁸

Em autores como António Manuel Hespanha, conceitos como Estado e império perdem protagonismo nos novos paradigmas de análise, e a ideia de “centralização monárquica” é contestada. Os fatores dessa contestação levam em consideração limitações de base institucional e logística. Destaque também para a constituição da monarquia portuguesa, com o peso dos poderes inferiores (câmaras municipais, poder senhorial e jurisdições corporativas) além dos Conselhos e das instituições eclesiásticas.

Compreender a estruturação de uma monarquia corporativa, na qual o poder real divide o espaço político com os poderes inferiores, com as universidades e os poderes eclesiásticos ajuda a desmistificar a ideia cristalizada no senso comum de uma coroa portuguesa absolutista e centralizada, bem como a ideia de pacto colonial e exclusivismo.

Tomando-se aqui o conceito de “Carreira da Índia” como o conjunto de redes comerciais e conexão direta entre Lisboa e o Estado da Índia (levando em consideração suas paragens e arribadas), é possível realizar uma vasta análise de diversos tipos documentais (diários, cartas,

²⁷RUSSEL-WOOD (2001), p. 9. **A dinâmica da presença brasileira no Índico e no Oriente. Séculos XVI-XIX** In: Topoi, Rio de Janeiro, set. 2001, pp. 9-40

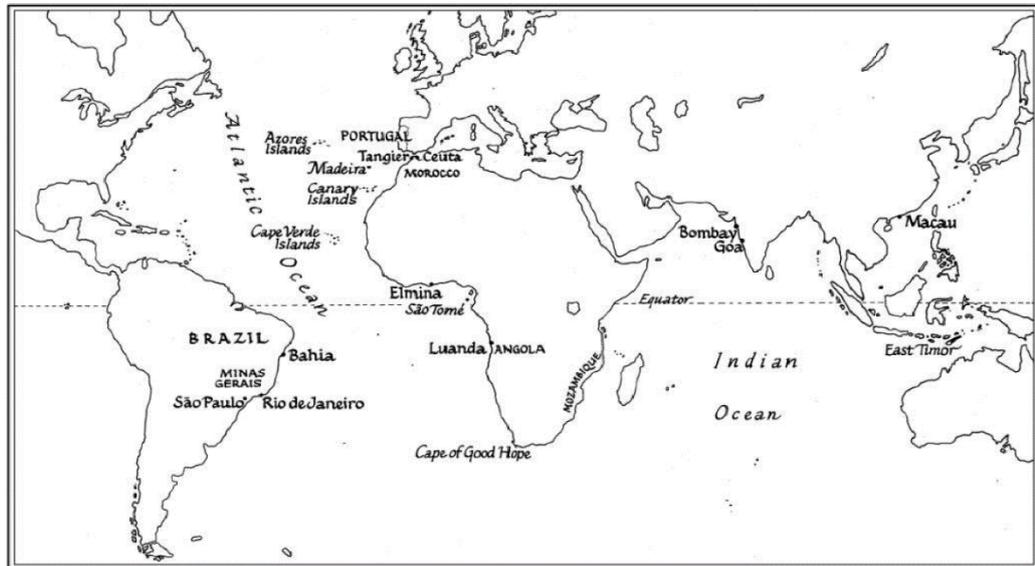
²⁸ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654 - c.1759)**. 2. ed. Recife: Editora UFPE, 2020, p. 33

roteiros de viagem, alvarás, etc) relacionados à Carreira. Essa ampla documentação analisada numa escala micro, demonstra minúcias da complexidade de uma rota tão extensa e diversa demográfica e geograficamente. A observação desses fatores e especificidades no campo administrativo também é tangível ao longo da extensão de locais envolvidos direta ou indiretamente na Carreira da Índia.

“No plano imperial, a fraqueza do Estado se manifestava, em primeiro lugar, em relação aos núcleos periféricos dos colonizadores”²⁹. A distância geográfica constituía então, um grande obstáculo a tentativas de controle centralizado de Lisboa, além dos fatores demográficos que impossibilitavam a presença massiva de portugueses em todos os territórios ao longo da Carreira da Índia. A especificidade das questões geopolíticas em cada território ultramarino foi também pungente, e a heterogeneidade das soluções portuguesas no processo de colonização vai desde o controle total do território (no caso da América), até a submissão parcial aos estatutos locais (como no caso asiático).

²⁹ HESPANHA, p. 48. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro (Org.); GOUVÊA, Maria de Fátima (Org.). **Na trama das redes: política e negócios no império português - séc. XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

Figura 1. Mapa dos territórios ultramarinos do Império Português.



FONTE: A Concise History of Portugal

Sendo assim, trabalhar as relações América-Ásia a partir da Carreira da Índia é também perpassar um paradoxo entre dois estilos completamente opostos de colonização, com dificuldades específicas em seu gerenciamento. Por tais questões, simplificar a empreitada ultramarina portuguesa em dicotomias colônia-metrópole dá um estatuto de unificação que simplesmente não se encaixa dentro de um contexto em que “apesar de todas as colônias portuguesas estarem ligadas à metrópole através de algum vínculo político, faltava uma constituição colonial unificada até o século XIX”³⁰.

Em verdade, trabalhar com o império ultramarino português exige desmistificar a noção de um império centralizado, e compreender a “justaposição institucional, pluralidade de modelos jurídicos, diversidade de limitações constitucionais do poder régio e o conseqüente caráter mutuamente negociado de vínculos políticos”³¹. A centralização e o cumprimento das ordens régias se davam então a partir da hierarquia dos oficiais em diversos pontos da colônia, homens de confiança do Rei que tomavam as decisões que lhe competiam em acordo com as diretrizes especificadas pela Coroa.

³⁰ HESPANHA, p. 54. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro (Org.); GOUVÊA, Maria de Fátima (Org.). **Na trama das redes: política e negócios no império português - séc. XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

³¹ Idem, p. 57

Dentro dessas diretrizes, a Carreira da Índia, embora monopólio da Coroa, permitia o enriquecimento e a participação de particulares, que lucravam não apenas com os investimentos na empreitada Lisboa-Ásia, mas também com as demandas do comércio interasiático. Não se pode esquecer também da participação nas rotas intracoloniais. Dentro desse fluxo comercial, se pode destacar o roteiro Índia-Malaca-China-Japão.

O mundo entre o Cabo da Boa Esperança e o Japão, onde os portugueses se esforçaram para construir uma elaborada rede de comércio e poder entre 1500 e 1700, não era um mundo estático. Esse era caracterizado pela mudança, às vezes imperceptível, outras vezes mais claramente visível, nos âmbitos institucional e funcional. Portanto, para entender as ações portuguesas na Ásia, e para compreender as acomodações que estes precisaram fazer, assim como os caminhos que eles percorreram, é preciso mais do que descrever o “palco asiático” no qual estes foram atores. Ao invés disso, é necessário considerar o problema das dinâmicas da história asiática ao longo destes duzentos anos ³²

Uma das rotas comerciais mais importantes para a Coroa portuguesa, a *Carreira da Índia* foi um dos pilares da troca intracolonial, uma vez que o trajeto Lisboa-Goa-Lisboa envolvia ativamente as possessões na América e África, dada a impossibilidade de seguir viagem sem paradas para reabastecimento de provisões e reparos nas embarcações, bem como o suporte aos doentes. A logística das viagens na Carreira era acompanhada de perto por Lisboa, especialmente no que concerne à relação com o Brasil.

A diversidade de produtos a serem explorados, as rotas de conexão até a Ásia facilitadas pela existência das colônias, além da própria pequenez geográfica e demográfica portuguesa foram fatores de peso para a extrema dependência da Coroa portuguesa em relação ao comércio ultramarino. Esse comércio formava comunidades mercantis locais, constituídas por indivíduos de ascendência portuguesa direta – como no caso brasileiro, ou elites nativas que cooperavam de alguma forma com essas redes comerciais, a exemplo dos Mhamai-Khamat em Goa³³, família envolvida no comércio desde sua formação e que foi se adaptando à presença lusa, envolvendo-se fortemente com os negócios coloniais, incluindo a compra e negociação de cativos africanos.

³² SUBRAHMANYAM, Sanjay. **The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History**. John Wiley & Sons, v. 3, f. 176, 2012, p. 11

³³ A família Mhamai-Kamat, envolvida em negócios desde sua formação, foi se adaptando à presença lusa e se envolveu fortemente com o comércio do mundo português, incluindo a compra e negociação de cativos africanos. In: De Souza, Teotônio R. “**MHAMAI HOUSE RECORDS INDIGENOUS SOURCES FOR 'INDO'-PORTUGUESE HISTORIOGRAPHY.**” Proceedings of the Indian History Congress, vol. 41, 1980, pp. 435–445., www.jstor.org/stable/44141866. Accessed 5 Sept. 2021.

Embora os grandes cargos administrativos se concentrassem nas mãos de reinóis de confiança da Coroa, a existência de particulares, “cujos interesses comerciais muitas vezes superavam lealdades régias”³⁴ fomentou o desenvolvimento de complexas redes de comércio ilegal nas possessões ultramarinas.

Como propõe Lapa (1968), a Carreira da Índia e o Brasil têm forte ligação, seja por questões geográficas, por fornecimento de mercadoria ou pelo deslocamento de contingente humano³⁵. Embora em condições de ocupação e dinâmicas políticas diferentes, Brasil e Índia se consolidam como grandes fontes de renda para a coroa portuguesa, que impõe diversas sanções e limitações à presença das embarcações da Carreira da Índia em portos brasileiros, temendo o contrabando.

As cargas oriundas do Brasil possuíam muito mais valor no mercado internacional à época do que os produtos fornecidos por Portugal. Além do açúcar brasileiro, cujo impacto econômico nos cofres portugueses é inegável, tem-se também o tabaco, mercadoria imprescindível no comércio em alguns pontos da África, e posteriormente no Estado da Índia. O fortalecimento da participação intracolonial no comércio a partir do contrabando de tabaco brasileiro e têxteis indianos tem seu pico entre o fim do século XVII e primeira parte do século XVIII. No período pombalino, há um forte incentivo ao comércio intracolonial legal, buscando minar um pouco os ganhos de contrabandistas com a Carreira da Índia e diminuir as arribadas desnecessárias.

Não é preciso afirmar que mesmo com tantas sanções, era impossível controlar o fluxo de navios que ancoram no Brasil de maneira legal e ilegal, especialmente no que diz respeito às *arribadas*, paradas com intenção de reparos e reabastecimento de provisões, como será posteriormente destrinchado. Portugal promove até o final do século XVII, uma espécie de comércio intracolonial indireto, uma vez que “entre 1709 e 1761, a Coroa exarou pelo menos duas dúzias de decretos proibindo a entrada de navios estrangeiros nos portos do Brasil, exceto em circunstâncias extraordinárias”³⁶.

³⁴ FERREIRA, p. 206. In: **Na Trama das Redes: política e negócio no império português, séculos XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 206.

³⁵ Nos anos iniciais da empreitada na América, a coroa deu prioridade àqueles que já haviam servido no Estado da Índia ou que possuíam certa experiência naquelas terras.

³⁶ ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais: Goa-Bahia : 1675-1825**. Brasília: FUNAG, 2013, p. 60

2.3 Itinerário da Carreira e suas marcações: os “livros de rotear”

Tomando por fonte primária os roteiros da Carreira da Índia – guias tipografados com informações extremamente técnicas de navegação e rotas de Lisboa a Goa/Malaca, é possível coletar dados valiosos acerca do arcabouço teórico náutico aplicado: uma mescla de cálculos precisos nos instrumentos, comentados por pilotos experientes que acrescentavam dicas baseadas no empirismo. É esse tipo de fonte que permite vislumbrar a diversidade geográfica do império ultramarino português e suas particularidades.

O primeiro roteiro, intitulado “*Livro de rotear de Portugal para a India e da India para todas as partes que são descobertas*”³⁷ foi publicado em 1530 aproximadamente, e traz um roteiro de viagem que se inicia em Lisboa e em sua primeira parte vai só até o Cabo das Agulhas – extremo sul da costa da África, de maneira simplista e resumida. A segunda parte do roteiro parte de Malaca e traça minuciosamente a navegação para Sumatra e Java. Quase todos os roteiros dão conta dos mesmos aspectos: profundidade, distâncias e pontos de referência. Alguns trazem também informações acerca das épocas ideais para a realização das viagens e aproveitamento das monções, bem como locais de aporte.

Embora estas obras pouco digam acerca das exatas paragens (de maneira a permitir mapear os principais portos), demonstram em contrapartida a importância do conhecimento empírico na arte da navegação. Uma análise cronológica desses roteiros revela a necessidade de se reconhecer ilhas e saber quando navegar mais próximo à costa ou quando fazer a navegação “por fora” de determinadas ilhas; além do aprimoramento gradual desses roteiros pelos próprios pilotos.

Os pilotos sempre possuíram os seus cadernos de apontamentos de navegação, recebidos, ou copiados de outros, de pilotos mais antigos. Nêles iam escrevendo as novas informações que obtinham, e, os mais cultos e cuidadosos, as suas próprias observações pessoais, por vezes do maior interesse náutico³⁸

Os extremos entre os oceanos Atlântico e Índico também marcam a viagem Lisboa-Ásia, de maneira que enquanto o Atlântico poderia oferecer longas calmarias, capazes de deixar as embarcações à deriva por alguns dias, esgotando mais rapidamente as provisões, o oceano

³⁷ *Lyvro de rrotear de portugall p^a ayndja e daymdja p^a todas as partes que sam descubertas.*

³⁸ COSTA, Abel Fontoura da. **Roteiros portugueses inéditos da carreira da Índia do século XVI.**, f. 95. 1940. Disponível em: https://www.macaumemory.mo/www/item/showLiterature_d883fb2c69b044c9b7e2532e67f03b87. Acesso em: 16 abr. 2021.

Índico oferece águas extremamente turbulentas e tempestuosas, e Manuel Álvares, piloto experiente da Carreira, já alertava em meados do século XVI para a violência das águas na costa oriental da África:

E quando chegardes entre as ilhas e o Parcel de Sofala, guardar-te-ás para que não te levem as águas em terra, como levaram pilotos pelas águas os espaldarem para lá, e, portanto, terás maneira como tomes água pela proa³⁹

Vale salientar que os roteiros citados até aqui dizem respeito a rotas de viagem da Índia-Portugal, mas o primeiro roteiro utilizando expressamente o termo “Carreira da Índia”, foi publicado por Diogo Afonso, em 1596 – inicialmente em holandês, seguido por traduções para o inglês, o latim e o francês. Com poucos dados biográficos conhecidos, Diogo Afonso escreveu aquele que veio a ser o primeiro roteiro específico aos pilotos que empreendiam na Carreira da Índia, com rotas muito provavelmente calculadas para as embarcações que costumavam se lançar ao empreendimento na Índia. Esse roteiro foi aperfeiçoado por Vicente Rodrigues, cujos comentários ao trabalho de Diogo Afonso se tornaram clássicos, e “deles se serviram todos os que lhe seguiram” (COSTA, 1940, p. 89)⁴⁰.

Uma rota extremamente longa, carrega a diversidade de terrenos, fauna e flora que circulavam direta ou indiretamente. No caso direto, o intercâmbio de produtos de origem vegetal, bem como as iniciativas que traziam mudas para serem inseridas em locais com clima/solo similar (visando aumentar a produção em locais distintos das colônias). Quase sempre esse intercâmbio de espécies vegetais fazia o roteiro Ásia-Brasil, aproveitando a similaridade do clima em alguns pontos; a maior proximidade de Lisboa e a fertilidade dos solos litorâneos. As primeiras tentativas se referem a pimenta e canela – produtos extremamente rentáveis – embora frutas como manga e jaca também cheguem a essas paragens.

As recomendações entusiásticas de Padre Vieira e de Duarte de Macedo (de Paris) em maio de 1675, mostrando a maneira como as plantas poderiam ser enviadas de Goa ao Brasil, suscitaram reação positiva em Lisboa. Uma vez aceita a proposta, as providências foram tomadas com urgência. O empreendimento iniciado em 1677 foi levado adiante com energia durante os quarenta anos seguintes, o que constituiu a primeira parte da execução do plano. [...]

³⁹ Idem, p. 49.

⁴⁰ COSTA, Abel Fontoura da. **Roteiros portugueses inéditos da carreira da Índia do século XVI.**, f. 95. 1940, p. 10.

Disponível em:

https://www.macaumemory.mo/www/item/showLiterature_d883fb2c69b044c9b7e2532e67f03b87. Acesso em: 16 abr. 2021.

Continuavam a chegar a Goa solicitações de Lisboa, mas o plano decolou em janeiro de 1680, quando o Governador-geral Antônio Paes de Sande enviou ao Brasil duas caixas de mudas de pimenta e dez cestas com trinta plantas de canela, acompanhadas por instruções sobre a forma de cultivo dessas espécies. O interesse da Coroa por aqueles planos aumentou e o novo vice-rei recebeu o pedido de mandar tantas plantas quantas fosse possível, a fim de que fossem aclimatadas na Bahia, Pernambuco, Maranhão, Cabo Verde e no reino⁴¹

De maneira indireta, tem-se também o contato com frutas em ilhas usadas como paragens, além da presença constante de aves marinhas dos mais diversos tipos e que chegam a se tornar indicadores naturais, como sinalizado num *Roteiro de Navegação e Carreira da Índia*:

Norte e sul com as ilhas de Tristão da Cunha, nordeste a agulha 15 graos e assim o diz Vicente Rodrigues no primeiro e segundo roteiro, e assim o tenho eu verificado, porque aqui se começam de achar muitas aves de muitas feições, como feijões, que são umas aves pequeninas como pombas, marchetadas de preto e branco; e corvos grandes de bicos pardos, e entenais muito grandes & alguns borelhos pequeninos. Estas aves se começam a ver antes estas ilhas 100 léguas, e vos acompanharão em toda esta travessa, e quanto mais vos chegardes ao cabo [da boa esperança], mais borelhos achareis em bando como gorjais⁴²

Próximo à costa do Cabo da Boa Esperança, o autor afirma a importância de se prestar atenção às aves e pontua que “vindo por 35 graos e meio, se verão lobos marinhos”⁴³. Na costa de Moçambique, as ilhas menores poderiam ser uma alternativa para o reabastecimento de provisões.

Que de Quirimba até o Cabo Delgado tudo são ilhetas perto todas da costa, onde fazem seu resgate de marfim e âmbar e escravos e de muito mantimento de milho e arroz e feijão e outros legumes de que provê a fortaleza de Moçambique. Estas ilhas de Quirimba são abastadas de muitas vacas e vitelas, muito boa carne e de carneiros e cabras e porcos, tem muitos cabritos e leitões, muitas galinhas e tem água em poços, melhor que o da cabaceira de Moçambique⁴⁴

⁴¹ ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais: Goa-Bahia : 1675-1825**. Brasília: FUNAG, 2013., p. 111-112

⁴² *Roteiro de navegação e carreira da Índia, com seus caminhos e derrotas e finaes e aguageis e diferenças da agulha: tirado do que escreveo Vicente Rodrigues e Diogo Afonso, pilotos antigos*, 1612, p. 13. In: https://www.macaumemory.mo/www/item/showLiterature_4abf09b5e7ab45149d4a1762f89ce2ed> Acesso em 15/04/2021.

⁴³ Idem, p. 14

⁴⁴ Ibidem, p. 63

A partir da saída de Moçambique é que a viagem se encaminhava ao destino final: a Índia. Cochim e Goa eram destinos carimbados nos roteiros de navegação, tanto por sua importância quanto pelos fatores geográficos.

2.4 Dificuldades na Ásia portuguesa e o desenvolvimento da Carreira do Brasil

As possessões asiáticas se provaram difíceis de manter por diversos fatores, podendo se destacar três: a distância geográfica e o tempo de traslado de Lisboa até o Estado da Índia; os ataques orquestrados por locais⁴⁵ e a concorrência com outras metrópoles europeias, em especial Holanda e Inglaterra. Embora algumas possessões tenham sido adquiridas de maneira relativamente pacífica – a exemplo de Macau, outras exigiram o uso de força bruta em sua conquista, como Malaca e Goa.

A competição com outros reinos na intrincada e complexa rede comercial asiática em meados do século XVI, aliada à criação do sistema de capitânias hereditárias na América portuguesa em 1530 (que acabou por dividir os recursos e esforços humanos/financeiros enviados pelos particulares envolvidos na empreitada) são alguns fatores do início de um enfraquecimento do Estado da Índia. Como bem pontua Subramanyam (2012), a chamada *viragem estrutural* (1545-1542) proposta por V.M. Godinho em 1968 como sendo uma crise mais grave oriunda de outras micro crises cíclicas na economia da Ásia lusitana, trouxe consequências que agravariam esse enfraquecimento: a retomada do comércio veneziano de especiarias e a estagnação econômica da Ásia portuguesa.

A partir dessa crise, a Coroa lusitana percebe a impossibilidade de manter integralmente os três campos de atuação ultramarina: África, Ásia e o Brasil, a tal ponto que “o debate que enfurecia a corte era – quase literalmente – qual dos três [territórios ultramarinos] deveria ser abandonado a fim de fortalecer os outros dois”⁴⁶.

Embora o início do empreendimento japonês em 1543 e a ocupação gradual de Macau, iniciada em 1557 tenham dado certo fôlego à estagnada economia da Carreira da Índia, a crise de 1545-1552 “deixou o império asiático português oco e maduro para demolição pelos

⁴⁵ Um dos mais pontuais e que marcou imensamente o início da empreitada portuguesa na Ásia foi a batalha de Diu, em 1509, que envolveu o Sultanato Mameluco do Egito, desejoso de livrar-se dos portugueses no Mar Vermelho e reestabelecer as rotas de comércio de especiarias com a Índia, bem como alguns indianos e o Sultanato de Guzarate. A batalha naval terminou com a vitória portuguesa e poucos anos depois o Sultanato Mameluco ruiu. (SUBRAHMANYAM, 2012, p. 71).

⁴⁶ SUBRAHMANYAM, Sanjay. **The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History**. John Wiley & Sons, v. 3, f. 176, 2012, p. 94

holandeses e ingleses”⁴⁷. Em 1605 os neerlandeses começam sua empreitada em terras asiáticas, disputando os interesses portugueses, e logo a Inglaterra também se lançava à Índia.

Vale salientar que o conflito entre lusitanos e neerlandeses não se deu apenas nas possessões asiáticas, mas em praticamente todo o território ultramarino português entre 1595 e 1663, com ataques orquestrados também na costa do Brasil – mirando o mercado açucareiro – e na costa de África, visando o mercado de escravizados. Um dos fatores motivadores do conflito, além da questão econômica, foi a problemática na diplomacia entre Portugal sob a união de coroas dos Habsburgo, cuja política externa e marinha mercante e de guerra estavam sob o domínio espanhol.

Após a derrota da Invencível Armada pela Inglaterra em 1588, que contou também com a adição de embarcações lusitanas, a vulnerabilidade dos territórios ultramarinos portugueses tornou-se tangível (especialmente na Ásia⁴⁸), de forma que não só a própria Inglaterra, mas também a Holanda vê uma oportunidade de derrubar o monopólio português e capturar feitorias e fortalezas importantes para o comércio na Ásia.

Assim se segue um conflito que retirou a maior parte das possessões da Coroa no Sudeste Asiático, como Malaca, Ceilão (Sri Lanka) e Cochim. Portugal conseguiu, contudo, defender as áreas de Goa, Timor, Macau e Diu. Já os ingleses buscaram inicialmente se instalar em locais com pouca atuação lusitana e ir aos poucos expandindo suas redes, por meio da diplomacia e dos acordos que lhes garantiam mais vantagem (como a concessão de Mumbai) e por meio das armas. Em 1656, o capitão Francisco Viana entra com pedido de mercê por serviços militares prestados contra os holandeses entre 1631 e 1638, na Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e Estado da Índia⁴⁹, demonstrando assim a amplitude e simultaneidade dos ataques neerlandeses.

O curso também foi um recurso lançado mão por britânicos e neerlandeses, de tal forma que uma parcela significativa do alto número de naufrágios da Carreira da Índia correspondia a ataques de piratas e corsários, contra embarcações cada vez maiores, que permitiam pouca manobra e dificultavam a fuga. Importante lembrar também o fundamental apoio de Estados asiáticos e as alianças formadas com os inimigos de Lisboa, imprescindíveis para o sucesso dos ataques.

⁴⁷ Idem, p. 116

⁴⁸ Além do fator geográfico e suas naturais dificuldades somadas ao enfraquecimento do efetivo militar lusitano, o descontentamento das nações asiáticas e o interesse em livrar-se da presença portuguesa, encarada como invasiva e déspota para algumas sociedades.

⁴⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 7, D. 581.

Subramanyam (2012) pontua que o conflito luso-holandês não é uma dicotomia tão clara, mas antes uma confluência de poderes locais que afetaram muito mais a economia portuguesa do que as perdas sofridas para os neerlandeses. A exemplo da perda de Ormuz para os persas (apoiados pelos Ingleses) em 1622 e da rota japonesa, finalizada após a pacificação Tokugawa e fechamento dos portos do Japão a navios estrangeiros.⁵⁰

Em 1640, o processo de restauração da autonomia portuguesa após o período de união das Coroas lusa e espanhola, sob o domínio dos Habsburgo (na figura de Felipe II), foi mais uma brusca mudança dentro do Império Português. O período de aproximadamente vinte e quatro anos da ocupação neerlandesa na capitania de Pernambuco, além da tomada de Malaca foram também duros golpes para a economia da Carreira da Índia, e para a própria Ásia portuguesa, embora os holandeses tenham sido muito mais um “catalisador” para esse declínio do que necessariamente a causa principal.

É nesse contexto da segunda metade do século XVII que a América portuguesa (já reconhecida como um empreendimento rentável) concentra a atenção e investimento de Lisboa, a qual se empenha em expulsar os holandeses das capitanias ao norte do Brasil. Uma vez que o emprego de corsários e navios estrangeiros nessa missão acaba por aumentar as inseguranças na costa brasileira, a Coroa institui em 1644 um regimento para regular a formação de frotas para fazer a viagem Brasil-Lisboa e vice-versa.

[para] bem de meus vassallos e melhor segurança da navegação do Estado do Brasil, mandei ordenar hua frota para dar escolta aos navios da ditta navegação para que se possa opor qualquer acometimento dos inimigos⁵¹

A ordem real impunha também a necessidade de armar esta frota e de carregar grandes quantidades de produtos – cujo principal produto era o açúcar, bem como a partida dessa frota do Porto de Salvador. Isso implicava dizer que as embarcações oriundas de capitanias mais ao sul, como o Rio de Janeiro, precisavam aportar em Salvador e aguardar a chegada, repara e abastecimento de embarcações suficientes para seguir viagem (aproximadamente duzentas). É a instituição dessa frota que marca o nascimento da *Carreira do Brasil*, rota comercial criada para a escoação da produção açucareira a Portugal, e que durante o declínio da Carreira da Índia, se torna extremamente rentável à Coroa. Essa rentabilidade se dá não apenas pelo produto principal, mas também pela viagem mais curta (com maior possibilidade de estar sob o controle

⁵⁰ Tal proibição teve exceções no caso dos holandeses, realocados na ilha artificial de Dejima (出島), onde inicialmente foram confinados os portugueses e de onde são oficialmente expulsos pelo shogunato em 1639.

⁵¹ AHU_ACL_CU_005, Cx. 09, D. 1035

direto de Lisboa), pelo percurso náutico com menor probabilidade de naufrágios por tempestade e conseqüentemente menor perda de embarcações⁵².

Ao contrário da Carreira da Índia, onde as gigantescas e superlotadas naus de propriedade da Coroa, tripuladas por homens vinculados ao poder régio, teoricamente estavam preparadas para se autodefender caso fosse necessário; a grande maioria das embarcações que fizeram a ligação entre Portugal e o Brasil foram navios mercantes de pequeno porte, como se tornaria praxe na frota do Brasil. Muitos dos quais, exatamente por estarem levemente armados, realmente necessitavam do apoio de navios de escolta.⁵³

A Carreira do Brasil é selada com a criação da Companhia Geral do Comércio do Brasil, cuja vida é curta: com problemas em fluxo de caixa devido à manutenção das frotas, bem como um retorno financeiro maior a particulares, em detrimento da Coroa e da própria Companhia. A centralização da saída das frotas do porto de Salvador também provocou insatisfações em outras capitâneas (Pernambuco e Rio de Janeiro), que reclamavam de prejuízos com a escala obrigatória na Bahia e demandavam a autorização de partir direto ao reino. De acordo com Ramos (2014), em 1696 Pernambuco recebe autorização para enviar uma frota, e em 1698 a sede da frota passa a ser o Rio de Janeiro, enfraquecendo assim a Companhia Geral do Comércio do Brasil, que acaba por ser extinta em 1720. O sistema de navegação com embarcações de escolta é mantido para os portos do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia.

No início do século XVIII, com a queda do preço do açúcar e a concorrência holandesa, a Carreira do Brasil estagna, assim como a Carreira da Índia alguns anos antes. A primeira sendo uma rota de ida e volta – uma vez que a proximidade geográfica favorecia não só a ida dos produtos brasileiros a Lisboa, como também a possibilidade de um mercado de escoamento dos produtos lusitanos. Já a Carreira da Índia, devido à impossibilidade de fornecer produtos portugueses (sendo assim uma via de mão única), ainda fornecia especiarias, têxteis, porcelanas e outros artigos altamente requisitados, permitindo assim sua manutenção enquanto rota comercial.

⁵² O contingente de embarcações da Carreira da Índia que retornam a Lisboa é menor do que o número de saídas devido aos riscos – que perpassavam não só a distância e as tempestades, como também o ataque de corsários/piratas e a fragilidade das enormes embarcações que faziam essa rota, incapazes de fazer manobras muito complexas e facilmente suscetíveis a naufragar.

⁵³ RAMOS, Fabio Pestana. O apogeu e declínio do ciclo das especiarias: 1500-1700. **Uma análise comparativa das navegações portuguesas da Carreira da Índia e da Carreira do Brasil**: Volume 3: A Carreira do Brasil e a primazia do açúcar. 1. ed. Santo André : FPR/PEAH, 2014.P. 35

2.5 As capitanias do Norte e sua importância para a Carreira da Índia

Durante o século XVI, navios na Carreira da Índia muito ocasionalmente paravam nos portos do Atlântico, seja nos Açores, na costa oeste da África ou no Brasil. A circunstância mais comum sob a qual isso acontecia eram tempestades ou naufrágios, embora às vezes essas eram usadas para marinheiros de retorno da Índia como desculpas para parar em outros portos além de Lisboa e lá se entregar ao contrabando.⁵⁴

Um intercâmbio muito mais intenso do que apenas comercial, a Carreira da Índia promoveu também trocas culturais, científicas e tecnológicas, além do fluxo de pessoas circulando nesta rota. Uma carta de 1815 dá conta do envio de “carpinteiros chinas de construção naval” para o Rio de Janeiro⁵⁵, exemplificando a complexidade desse intercâmbio.

Uma vez que dois dos principais produtos levados à Índia para comércio eram o açúcar e o tabaco brasileiros, é inegável a proeminência das capitanias do norte dentro desse processo, em especial das capitanias da Bahia e Pernambuco. A possibilidade de comprar essas mercadorias sem a interferência direta da coroa era extremamente atrativa, levando a um aumento do número de arribadas nessas capitanias. As viagens dentro da carreira da Índia seguiam praticamente o mesmo itinerário até o Cabo da Boa Esperança, donde as viagens se ramificavam para Goa, Cochim e Malaca, e daí a outros pontos da Ásia, como Macau e Nagasaki (esta última apenas até meados de 1630).

A principal paragem brasileira a figurar como destino principal dos homens da Carreira da Índia, em especial na *torna-viagem*, foi o porto de Salvador. Fatores como a localização geográfica e a posição proeminente que a Bahia ocupava. Desde 1549 capital do Estado do Brasil (embora este título só venha a ser utilizado em documentações posteriores a esta data), Salvador fornecia suprimentos e suporte às embarcações danificadas, como bem pontua José Roberto do Amaral Lapa em seu clássico “A Bahia e a Carreira da Índia”. O autor pontua também que além da Bahia os portos de Pernambuco e Rio de Janeiro também recebem embarcações da Carreira da Índia realizando arribadas.

Ele [José Roberto do Amaral Lapa] notou que o propósito das paradas no Porto de Salvador, variavam de reparos e reabastecimentos a fatores humanos,

⁵⁴ SUBRAHMANYAM, Sanjay. **The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History**. John Wiley & Sons, v. 3, f. 176, 2012, p. 193

⁵⁵ AHU_CU_062_Cx. 0038, D. 0020

como contratar tripulantes ou cuidar daqueles sofrendo de escorbuto ou outras doenças⁵⁶

Lapa dá conta também de proibições impostas pela Coroa à escala no Brasil devido ao fluxo contrabandista promovido nessas paragens. Essas trocas acabaram por permitir um intercâmbio cultural e artístico, a tal ponto que elementos orientais foram aclimatados ao Brasil. Acerca desses elementos, Freyre (1936) afirma que:

de muita quinquilharia asiática e africana se supria a América portuguesa no Oriente, antes do francês assenhorear-se desse gênero de comércio: miçanga de todas as cores, conta miúda chamada “bolona”, “roncalha” ou miçanga comprida, búzio, coral falso. Também pratos de estanho, facas de cabo de pau, chumbo em pastas, pólvora, chumbo de munição, pistolas, espadas, chifarotes⁵⁷

A discussão levantada por Freyre é importante para a compreender que a herança deixada pela Carreira da Índia e sua relação com o Brasil vai além da presença de produtos asiáticos em solo brasileiro, mas perpassa também a assimilação desses produtos no cotidiano e de sua influência nas artes, com destaque para a arte eclesiástica. De acordo com Bailey (2020)⁵⁸, em comparação com a América hispânica e sua relação com os artigos de luxo asiáticos, o Brasil foi pioneiro em assimilar elementos orientais na arte eclesiástica. Esses elementos foram inicialmente trazidos pela Companhia de Jesus⁵⁹ e logo foram incorporados por ordens não-jesuítas, como os franciscanos.

Os navios, reabastecidos na Índia com produtos derivados dos incontáveis postos de comércio ao longo do Leste, e uma vez de volta a Portugal, com um grande fluxo de mercadorias legais e ilegais, chegou a Salvador e introduziu bens orientais no Brasil, trazendo com eles a experiência da alteridade, um diálogo entre civilizações envolvendo os laços artísticos, culturais e econômicos entre Portugal e a Ásia por meio da Índia portuguesa. É possível discernir uma presença luso-asiática na gênese cultural do Brasil colonial na forma do imagético barroco, da gastronomia, relações comerciais e costumes⁶⁰

⁵⁶ LÚZIO, Jorge. **The “Orient” in the “New World”: The Carreira da Índia and the Flows between Asia and Portuguese America**. *Asian Diasporic Visual Cultures and the Americas* 2, 1-2 (2016), p. 34

⁵⁷ FREYRE, Gilberto et al. **Sobrados e mucambos: decadência do patriarcado rural e desenvolvimento urbano**. 1ª edição digital. ed. São Paulo: global editora, 2013, p. 350

⁵⁸ BAILEY, Gauvin Alexander. **The Jesuits and Chinese Style in the Arts of Colonial Brazil (1719–79)**. In *Cultural Worlds of the Jesuits in Colonial Latin America*, edited by Newson Linda A., 11-40. London: University of London Press, 2020, p. 15

⁵⁹ A missão jesuíta em terras asiáticas foi pioneira e auxiliou no estabelecimento de laços com o Leste Asiático, chegando até a auxiliar nas negociações comerciais portuguesas, a exemplo dos casos japonês e chinês. Um dos grandes motivos para o sucesso da missão foi certamente a capacidade de assimilação e adaptação da doutrina católica às culturas e religiões locais. Sendo assim, a utilização no Brasil de “imagens asiáticas serviu como um lembrete do que foi percebido como a vitória cristã sobre o paganismo”. (BAILEY, 2020, p. 15)

⁶⁰ LÚZIO, Jorge. **The “Orient” in the “New World”: The Carreira da Índia and the Flows between Asia and Portuguese America**. *Asian Diasporic Visual Cultures and the Americas* 2, 1-2 (2016), p. 35

Por ser uma rota sensivelmente perigosa, na qual as embarcações estavam sempre suscetíveis a naufrágios por ataques de piratas e corsários, por encalhamento e pelo desgaste de embarcações, sem contar as possíveis calmarias que aumentavam o tempo previsto da viagem, esgotando rapidamente as provisões, além das doenças que acometiam a tripulação, torna-se muito difícil mapear quando as arribadas eram necessárias e quando eram estratégias de contrabando.

Uma vez que as embarcações arribadas nos portos brasileiros e que necessitavam de reparos e provisões nem sempre dispunham de meios para sanar as contas, eram autorizadas a comercializar as “fazendas de sua liberdade”⁶¹ para fazer esse pagamento, levando muitos capitães a alegar não possuírem meios e arribar estrategicamente nos portos do Brasil. Além do contrabando, a deserção de tripulantes e a perda de navios eram alguns dos temores que instavam a tantas proibições. Sendo assim, muitos alvarás, cartas régias e provisões foram publicados entre 1615 e 1672 proibindo as escalas no Brasil (BOXER, 1971).

a partir da segunda metade do século XVI, quando o açúcar produzido em Pernambuco instalou praticamente uma Carreira mantida por particulares entre Lisboa e a Terra de Santa Cruz, muitos capitães de naus da Carreira da Índia, diante de calmarias na saída de Lisboa ou do Oriente, optavam por fazer o caminho inverso, arribar.⁶²

os contratadores e arrendadores destes impostos pagam em açúcar do qual se faz remessa a Vossa Alteza na frota de cada hum anno, meio que achamos para que haja dinheiro pronto para o apresto das naos da Índia que a este porto chegarem e que se retardem de hum anno para outro os dez mil cruzados de contribuição e estará esse dinheiro em cofre para que não haja demora em se aprestarem as naos⁶³

Como forma de evitar essas arribadas, a Coroa instituiu então a reparação obrigatória (e com prioridade) dos navios da Carreira da Índia que se encontrassem em solo brasileiro, sendo as despesas pagas posteriormente por Lisboa. Essa tática foi adotada para evitar que os tripulantes tivessem que vender suas liberdades e por consequência, minimizar o contrabando.

Da relação inclusa verá V. Magestade as despesas que se fez da Fazenda Real com o aviamento da nao da Índia neste Porto; o qual me mandou pedir o

⁶¹ As “caixas de liberdades” consistiam de produtos diversos oriundos da Ásia e pertencentes individualmente aos membros da tripulação, como uma benesse aos que faziam essa rota tão árdua e também como forma de diminuir os gastos com essa tripulação. Autores como Charles Boxer afirmam que “o valor e o número dessas ‘caixas de liberdade’ eram computados numa escala decrescente de capitão-mor a taifeiro”(BOXER, 1971, p. 37)

⁶² PESTANA, p. 80

⁶³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 11, D. 1035. **Carta dos oficiais da Câmara de Olinda ao príncipe regente sobre a falta de dinheiro na capitania de Pernambuco e o prejuízo dos moradores por não possuírem espécie para negociar com a nau da Índia. 05/07/1675**

capitão mor della, Gaspar da Costa de Ataíde, por lhe ser necessario por causa da dilatada viagem que trouxeram até aqui⁶⁴

Tendo ciência das dificuldades da rota, que perpassavam não apenas a insegurança nos mares e o desgaste das embarcações, mas também a inexperiência de determinados pilotos⁶⁵, a Coroa (numa tentativa de evitar as arribadas no Brasil) ordena que as embarcações com problemas façam o retorno a Lisboa, só aportando em terras brasílicas quando extremamente necessário. Passa-se também a instituir comitês de avaliação do estado dessas embarcações nos portos brasileiros para averiguar e julgar a real situação e necessidade⁶⁶.

Dentro dos portos brasileiros onde aconteciam essas baldeações, o porto de Salvador – já extensivamente estudado por autores como José Amaral da Lapa e Philomena Sequeira Antony – aparece como uma das principais paragens desde o século XVI. No entanto, outros portos como Recife e Rio de Janeiro logo passam a ser também vistos como portos para os navios da *Carreira da Índia*.

Em resumo, pouco a pouco, ao invés de ser um comércio entre os terminais (Lisboa e Goa), a *Carreira da Índia* foi gradualmente transformada em uma rota dominada pelo comércio em portos de escala, seja Bahia ou Moçambique⁶⁷

Embora Sanjay Subrahmanyam (2012) pontue apenas Bahia e Moçambique como portos de escala, vale ressaltar a presença de naus da Índia em outros portos desde o século XVI, como os da costa de Pernambuco. Uma vez que há grande dificuldade em desvelar as documentações referentes a essas arribadas (muitas vezes sem registros detalhados antes do século XVII), muitos desses portos de escala permaneceram ocultos por certo tempo dentro da historiografia.

⁶⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 20, D. 1900. **Carta do governador da capitania de Pernambuco, Francisco de Castro de Moraes, ao rei D. Pedro II, remetendo relação das despesas feitas pela Fazenda Real da dita capitania com o aviamento da nau da Índia, a pedido do Capitão-mor Gaspar da Costa de Ataíde.** 29/11/1702.

⁶⁵ Uma vez que a Carreira da Índia oferecia diversas oportunidades de enriquecimento, a partir do século XVII tornara-se comum que fidalgos que “nunca viu mais água que o Tejo”, como coloca o Padre António Vieira, substituíssem homens do mar experientes, causando naufrágios por desconhecimento das águas navegadas, especialmente numa rota tão longa e repleta de percalços geográficos como a Carreira da Índia.

⁶⁶ Os comitês eram formados pelos técnicos das embarcações ancoradas no porto em questão, que se reuniam e deliberavam acerca da necessidade da embarcação em questão.

⁶⁷ SUBRAHMANYAM, Sanjay. **The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History.** John Wiley & Sons, v. 3, f. 176, 2012, p. 195

2.6 Pernambuco e o Oriente: quais as ligações?

Mais significativo foi o ataque e saqueio do porto de Recife, em Pernambuco, em abril de 1595. No rico botim ali obtido havia especiarias e tecidos de algodão vindos do oriente, além de açúcar e pau-brasil. O Recife indicou o caminho da quantidade de riquezas existentes na Índia portuguesa e no Brasil⁶⁸

O ataque inglês à capitania de Pernambuco, dá conta de como o porto do Recife ao fim do século XVI já se configurava como uma alternativa ao porto de Salvador no auge da Carreira da Índia. Muito já se tem discutido acerca da presença de Salvador no mapa da Carreira, com trabalhos minuciosos sobre o tema, como os de José Amaral da Lapa e Philomena Sequeira Antony. Esta última, embora foque sua análise nas redes comerciais com a Ásia a partir da Bahia, dá conta de como o porto do Recife também possui registros de sua participação na Carreira da Índia⁶⁹.

Este trabalho busca demonstrar dois momentos dessa participação: de maneira indireta – recebendo naus avariadas oriundas ou com destino à Ásia portuguesa até a segunda metade do século XVIII; e daí até o início do século XIX, participação direta da capitania de Pernambuco no comércio intracolônial com a Ásia.

Acerca do mesmo ataque em 1595, José Amaral Lapa dá mais pistas sobre a origem das especiarias e tecidos obtidos no porto do Recife, oriundos de “uma nau da Índia arribada naquelas alturas”⁷⁰. Charles Boxer também já atentava para a utilização de outros portos além de Salvador como escalas de torna-viagem, como “Angra em Terceira, Recife, Rio de Janeiro e Luanda”(BOXER, 1971, P.6)⁷¹.

2.7 O Porto de Pernambuco e sua participação indireta na Carreira – as *arribadas*

De grande significado é sua afirmação de que o fim do século XVII e o século XVIII viram o desenvolvimento de um comércio direto Ásia-Brasil-Ásia, que apesar disso, nunca foi adequadamente sancionado (Amaral Lapa 1989; Amaral Lapa 2000). As dimensões desse comércio relativas ao comércio da *Carreira da Índia* são difíceis de precisar, mas o ponto que emerge é que em

⁶⁸ ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracolônias: Goa-Bahia : 1675-1825**. Brasília: FUNAG, 2013., p. 54

⁶⁹ “A Bahia, o Rio e Pernambuco eram centros comerciais ativos em produtos asiáticos.” (ANTONY, p. 208)

⁷⁰ LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968, p. 147

⁷¹ BOXER, C. R. **The Principal Ports of Call in the Carreira Da Índia**. Luso-Brazilian Review 8, no. 1 (1971): 3-29. Accessed May 15, 2021. <http://www.jstor.org/stable/3512700>.

medos de 1700, o Brasil também possuía produtos que encontraram um mercado asiático⁷²

Desde o século XVI, as proibições ao comércio intracolonial, em especial na rota Brasil-Ásia fizeram com que a maior parte do contato comercial entre estes dois pontos se desse por meio do contrabando – com poucas exceções, até o século XVIII, como já pontuava Lapa (1968). Uma vez que se carece de fontes que deem conta das quantidades, preços e tipificação dos produtos contrabandeados, a melhor forma de mensurar esse comércio é a listagem das embarcações arribadas em Pernambuco.

Em 1665, o provedor da Fazenda Real da capitania de Pernambuco, Francisco Mesquita, informa a Lisboa sobre a chegada de “hua naveta da Índia, de Dom Francisco de Lima, invocação Nossa Senhora da Penha de França, São João e Santa Maria Magdalena”⁷³, capitaneada por Manuel de Castro Farela. A embarcação em questão traz consigo um regimento do Vice-rei da Índia, Antônio de Mello de Castro, autorizando a escala nos portos do Brasil e a autorização para prosseguir viagem para Portugal em companhia das naus da frota de comércio. Tendo em vista que a naveta estava “fazendo muita água”, solicitou ao governador da capitania – Hierônimo de Mendonça Furtado, a entrada no porto do Recife, ao que foi atendido.

e para effeito de se poder consertar e domar a ditta agua como convinha, se descarregou por ordem do mesmo governador a fazenda que nella vinha, e lançando-se dela um inventario e recolhendo-se em armazém até que a ditta naveta fosse consertada; e tanto que o foi se lhe tornou a meter a referida fazenda, que he a que se contem na copia autentica do inventario, que della se fez, que com esta envio a Vossa Magestade⁷⁴

A naveta carregava também itens de alto valor, como “bizalhos de diamante”, o quais são referidos por seus tripulantes como sendo encomendas, e o capitão é inquirido judicialmente acerca da pertença destas fazendas. O grosso dos produtos levados em trouxas, barris e “caixas de taboa” é detalhado no inventário ordenado pelo governador e segurança extra por meio da colocação de fechaduras com chaves restritas é providenciada aos diamantes e encomendas especiais.

⁷² SUBRAHMANYAM, Sanjay. **The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History**. John Wiley & Sons, v. 3, f. 176, 2012, p. 195

⁷³ AHU_ACL_CU_015_Cx. 08, D. 772

⁷⁴ AHU_ACL_CU_015_Cx. 08, D. 772

A descrição fornecida por Francisco Mesquita permite entrever alguns dos mecanismos legais executados para minimizar o contrabando, bem como a tipificação e catalogação dos produtos transportados.

Em abril de 1674, o governador da capitania de Pernambuco, D. Pedro de Almeida, informa a Lisboa da chegada de um “patacho da Índia”, de nome *Bom Jesus da Trindade* em fevereiro do mesmo ano, do qual era capitão João da Silva Guia, tendo remetido uma petição para arribar ao porto do Recife, assinada também pelos oficiais da embarcação, mesmo “sendo o seu Regimento de não o tomar [o porto do Recife] nem nenhum outro do Brasil”⁷⁵.

Uma vez que o próprio capitão tinha ciência de não poder desembarcar no Recife mas solicitou auxílio para a arribada, D. Pedro de Almeida manda consultar as ordens reais “sobre o particular destes navios”, a partir do que se pode perceber que apesar das proibições era impossível impedir ou zerar o número de navios da Carreira da Índia arribando nas costas brasileiras. O governador ordena então ao Provedor da Fazenda Real⁷⁶ vá com seus oficiais fazer vistoria no patacho, e “que se lhe fizesse a obra necessária com toda a brevidade, como fez, e se lhe metesse mantimentos e água”. Um destaque interessante da carta de Pedro de Almeida é a reafirmação de que não se tocou na carga trazida pela embarcação, que consistia de “cento e tantos quintais de pimenta”, além dos fardos de liberdades pertencentes aos oficiais do patacho. Há certa pressa do governador para a reparação da embarcação e envio da mesma a Lisboa, não apenas pela carga mas também pelas possíveis notícias importantes para o reino que deve carregar consigo a embarcação.

No ano seguinte, André Pinho Barbosa, Provedor da Fazenda de Pernambuco, dá conta da chegada da nau São Miguel o Anjo, cujo capitão afirma que saiu de Goa com um patacho que “foi ter a Bahia”⁷⁷. Entre os reparos feitos, o funcionário destaca a feitura de um leme novo, além dos reparos gerais e do reabastecimento de provisões para a viagem ao reino.

Os exemplos acima citados demonstram algumas das complexidades burocráticas impostas por Lisboa para impedir o contrabando e garantir a legitimidade das arribadas, além dos mecanismos de limitação do comércio intracolonial. E se a proibição de arribar à costa brasileira e descarregar fazendas das naus a serem reparadas era expressa no caso das embarcações fazendo o caminho da Índia, a partir do final do século XVII e início do século

⁷⁵ AHU_ACL_CU_015_Cx. 10, D. 1007

⁷⁶ A carta de D. Pedro de Almeida não identifica o dito funcionário, embora a partir de outros documentos contemporâneos a este é possível que seja André Pinho Barbosa.

⁷⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 11, D. 1037

XVIII a escala no Brasil para reabastecimento de provisões passa a ser tolerada em alguns casos e regulada por meio de cartas régias e alvarás.

Em agosto de 1725, o governador em exercício na capitania de Pernambuco, D. Manuel Rolim de Moura, envia a Lisboa uma carta à qual anexa o resultado das averiguações de quatro navios estrangeiros que arribam no Recife, buscando mantimentos e amarras. As inspeções foram realizadas de acordo com as instruções contidas em carta régia de 28 de junho do mesmo ano – a qual faz menção especial a um navio pertencente a Ostende e oriundo da Índia que chega ao porto do Recife em 1724.⁷⁸

tratareis logo de mandar para seu bordo hum capitão de infantaria por cabo dos dez homens, em guarda e vigia de que do dito navio não sahisse cousa alguma que tema, e ordenareis ao ouvidor fosse prontamente examinar e averiguar a bordo do dito navio em observância do Alvará com que eu fui servido dar providencia ao procedimento que se deve ter com os navios estrangeiros que surgirem nesse porto⁷⁹

O governador da capitania dá conta também do “dinheiro com que compraram estes mantimentos e amarras foram patacas de setecentos e cincoenta e algumas barras de ouro que se venderam”. Percebe-se a partir do aparato jurídico já estruturado em torno da arribada de navios estrangeiros, que embora esse aporte tenha ainda proibições e limitações bem estabelecidas, tais arribadas já não eram tão estranhas à capitania pernambucana. O mesmo D. Manuel Rolim de Moura descreve em agosto de 1725 a inspeção de um navio inglês vindo do porto de Ostende, a serviço da Companhia de Ostende e com destino a Barbados, levando “fazendas de seu comércio”:

Ordeno ao ouvidor geral, Francisco Lopes de Carvalho, que em virtude das ordens de Sua Magestade [...] vá logo a bordo do sobredito navio, que se acha surto neste Porto, com os seus officiaes, que perante elle servem, na diligencia de dar intra execução aos exames [de averiguação] que o dito Senhor ordena se façam com os navios estrangeiros, a fim e da mesma maneira que se acham expressados nos capítulos das sobreditas ordens, emendar conta do que se achar para se prosseguir cobrança neste particular, na forma da Real determinação de S. Magestade⁸⁰

Ao se comparar a inspeção realizada por Francisco de Carvalho no navio da Companhia de Ostende com aquela realizada no patacho *Bom Jesus da Trindade*, pode-se perceber como as diretrizes de vigilância e listagem de mercadorias são muito mais rígidas em relação às

⁷⁸ Segundo a carta em questão, em “quatorze de abril do mesmo ano [1724], tomara franquia nesse porto hum navio de Hostende, vindo da India para se fornecer mantimentos e do mais que lhe fosse necessario” in: AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2898.

⁷⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2898

⁸⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2898

embarcações estrangeiras, a despeito da permissão dada à escala para reabastecimento. Ao se tomar como base o alvará mencionado por Manuel Rolim de Moura, “todos os navios estrangeiros que forem a qualquer porto do dito Estado [do Brasil], não justificando que o foram buscar precisados de alguma tempestade ou necessidade urgente [...] serão confiscados na forma de ordens do Reyno”⁸¹, dando conta que a tolerância da Coroa portuguesa à arribada de navios estrangeiros na costa brasileira tinha limites bem estabelecidos. O mesmo alvará proíbe que qualquer uma das embarcações estrangeiras admitidas nos portos do Estado do Brasil execute qualquer tipo de negócio além da compra de provisões e dos reparos necessários.

As arribadas estrangeiras teriam então tal tolerância desde que comprovadas as necessidades, que poderiam variar desde reparos nas embarcações a reabastecimento (como listado anteriormente) e também ao tratamento de doentes, desde que todas essas necessidades fossem justificadas, além da expressa vigilância para o impedimento de descarga de mercadorias.

Dom Marcos de Noronha, govenador e capitam general da capitania de Pernambuco em carta de 26 de janeiro deste presente anno [1747], que com esta sobe a Real presença de Vossa Magestade, dá conta de haverem arribado à Ilha de Fernando de Noronha dois navios franceses vindos da China, não só pela falta que experimentavam de mantimentos, como por trazerem setenta e seis doentes de mal de Loanda⁸², e logo depois entrarem também naquele porto dois cursarios ingleses os quaes sem atençaõ aquelas fortalezas peliyaram com os ditos navios de França⁸³

O incidente em Fernando de Noronha dá conta da dimensão diplomática da tolerância em portos brasileiros, bem como da ativa atuação de piratas e corsários na costa do Estado do Brasil, emboscando navios que fizessem a rota de retorno à Europa. O Conselho Ultramarino afirma que “a experiência do presente caso nos mostra que as nações comerciantes buscam a dita ilha mais por derrota⁸⁴ e afetadamente que por necessidade”⁸⁵. Como medida imediata, o mesmo Conselho sugere o reforço das fortificações da dita ilha, a serem feitas com pedra e cal, além do reforço de guarnições. Mesmo que a Inglaterra ao momento já se apresentasse como um império proeminente, além de nação amiga de Portugal, o ataque às embarcações francesas

⁸¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 32, D. 2898

⁸² Intitulado pelos portugueses como “mal de Luanda”, o escorbuto era responsável pela maior parte das baixas em alto mar, sendo um dos motivos para arribadas na América, tencionando não apenas descarregar os doentes, como também se reabastecer de alimentos cítricos no combate à doença.

⁸³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 65, D. 5545

⁸⁴ Em termos náuticos, *derrota* diz respeito ao caminho seguido por uma embarcação no mar. A afirmação do Conselho Ultramarino demonstra como as arribadas estrangeiras muitas vezes eram premeditadas sem real necessidade, muito provavelmente para favorecer o contrabando.

⁸⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 65, D. 5545

e a não-observância de regras diplomáticas marítimas, como o hasteamento da bandeira, não passou incólume ao Conselho Ultramarino, o qual pontuou que “Nem aos ingleses podia ser profícua a protecção das armas e bandeiras de Vossa Magestade, assim por terem faltado ao sinal que se lhes fez da fortaleza, como por serem agressores e quebrantadores da mesma protecção”⁸⁶. A mesma documentação dá conta também do carácter misto das tripulações, havendo dois portugueses entre os ingleses, e três espanhóis enfermos permaneceram na Ilha de Fernando de Noronha.

Portanto, tendo em vista a importância da capitania de Pernambuco como um ponto de escala tanto para as embarcações da Carreira da Índia, como para navios estrangeiros fazendo a rota da Ásia – levando-se em conta não apenas o porto do Recife, mas também os outros disponíveis no território pernambucano, pode-se afirmar que embora a Bahia tenha inegável proeminência no volume documentado de aportes em seu litoral, Pernambuco também se configura como um ponto de escala possível e em alguns casos, necessário.

Embora até meados do século XVIII essa importância seja muito mais ocasional do que necessariamente documentada – a tal ponto que se pode afirmar que a inserção de Pernambuco na Carreira da Índia até a segunda metade do século XVIII é indireta, as mudanças que passam a ser implementadas na rota da Carreira da Índia e suas paragens, em especial no período pombalino (1750-1777), atingem diretamente o porto do Recife, com destaque para a instituição da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, em 1759.

⁸⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 65 , D. 5545

3 A CGCPP E A NEGOCIAÇÃO DA ÁSIA

3.1 O século XVIII e as mudanças na economia

Marcado por profundas modificações econômicas e sociais na Europa, que no caso português se traduziram num processo de urbanização (ainda aquém de outros pontos da Europa Ocidental). O “século das luzes”, das revoluções e das mudanças, trouxe para a Europa um fortalecimento do poder do Estado, bem como diversas mudanças no escopo político influenciadas pelas ideias da época, além de um processo de internacionalização econômica.

A este momento, boa parte do rendimento português provinha de suas colônias, principalmente do Brasil e do comércio negreiro. O auge dessa dependência financeira pode ser observado ao longo da segunda metade do século XVIII, produtos como tabaco, pau-brasil, ouro e diamantes perfazem uma porcentagem considerável da receita pública portuguesa⁸⁷.

Num quadro geral de intensificação das trocas internacionais que caracterizou o século XVIII europeu, a estrutura do comércio externo português continuou a demonstrar a relevância dos recursos coloniais. Significa que a reexportação manteve uma importância globalmente superior ao comércio direto, compensando-se as importações através da intermediação de uma gama de produtos coloniais.⁸⁸

Com o declínio gradual do empreendimento no Índico ao longo do século XVII, a concorrência holandesa e inglesa, além das resistências locais e perdas territoriais (a exemplo da perda do comércio com os japoneses), a Coroa Portuguesa gradativamente volta sua atenção para o Atlântico. O século XVIII trouxe diversas modificações estruturais na economia da América Portuguesa, motivadas por uma ampla gama de fatores externos e internos.

Há conclusões a tirar de uma análise de cinco factores que evoluíram durante o século XVIII: primeiro, o número de escravos importados pelo Brasil; segundo, o ouro exportado do Brasil para Portugal; terceiro, as exportações

⁸⁷ Segundo Thomas (1988) e Macedo (1982), entre 1762-1777, a porcentagem média anual de receita obtida com tabaco equivalia a 16%, seguida por quintos do ouro (11%), diamantes (5%) e pau-brasil (2%). In: *História económica de Portugal*, p. 284

⁸⁸ COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. **História económica de Portugal, 1143-2010**. 2. ed. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2012, p. 246

portuguesas para Inglaterra; quarto, as exportações inglesas para Portugal; e quinto, a balança comercial entre Inglaterra e Portugal⁸⁹

Dentro dessa perspectiva, o ciclo do ouro traz um novo gás à economia pernambucana, exportando couro e carne seca dos sertões para as Minas Gerais. Apesar disso, o açúcar continua a ser o principal produto exportado pela capitania de Pernambuco durante o século XVIII (DIAS, 2005). Recife, Salvador e principalmente Rio de Janeiro, enquanto grandes cidades litorâneas, se consolidam nesse mesmo período como grandes praças comerciais, redistribuindo os produtos que chegam a seus portos pelo Brasil, com especial destaque para a região aurífera⁹⁰.

Durante o século XVIII, os comerciantes atacadistas e varejistas nas principais cidades, e os empreiteiros dos numerosos monopólios da Coroa, se tornaram cada vez mais importantes em centros urbanos como Salvador, Recife, Rio de Janeiro e Ouro Preto⁹¹

Durante o processo de profissionalização do comércio ocorrido ao longo do século XVIII, esses comerciantes atacadistas, também intitulados “homens de grosso trato”, começam a se tornar cada vez mais proeminentes em nível local, a tal ponto que, de acordo com SILVA (2014), “o comércio de gêneros e de almas lhes conferiu mais que riquezas, dando-lhes prestígio e poder de barganha perante o governo colonial”⁹². Essa classe mercantil, que representava o limite máximo entre uma atividade nobre e um ofício mecânico, ascendeu com as políticas de promoção de uma elite comerciante. Tendo em vista que até o século XIX a vida política se organizava e estruturava em redes de contato disseminadas em todos os níveis da sociedade, é possível compreender como o sucesso financeiro desses comerciantes de grosso trato impacta em sua condição social.

⁸⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **A Rede Económica do Mundo Atlântico Português**. In: BETHENCOURT, Francisco (Org.); CURTO, Diogo Ramada (Org.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 137

⁹⁰ FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto. **Notas sobre a consolidação do sistema económico do Atlântico luso no século XVIII**. In FRAGOSO, João; GOUVEIA, Fátima (Org.) *O Brasil Colonial 1720-1821*, vol. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014

⁹¹ BOXER, Charles Ralph. **The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825**. Londres: Hutchinson, 1969 p. 390

⁹² SILVA, Poliana Priscila da. **HOMENS DE NEGÓCIO E MONOPÓLIO: Interesses e estratégias da elite mercantil recifense na Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1757-1780)**. Recife, 2014. Dissertação (História) - Universidade Federal de Pernambuco, p. 18

3.2 Período pombalino (1750-1777)

Uma das figuras históricas mais marcantes da história portuguesa, o estadista e diplomata Sebastião José de Carvalho e Melo, Conde de Oeiras e Marquês de Pombal (1699-1782) é figura central para compreender o século XVIII e as mudanças sócio-econômicas que desembocam na criação das companhias de comércio. Oriundo da baixa nobreza, estudou Direito e tornou-se embaixador de Portugal em Londres e posteriormente em Viena. Viúvo em 1739, na Áustria contrai matrimônio com Maria Leonor Ernestina Daun, condessa de Daun. O casamento teve as bênçãos de duas rainhas proeminentes à época: Maria Teresa e Maria Ana de Áustria, Imperatriz austríaca e Rainha consorte de Portugal, respectivamente. É o apoio sobretudo de Maria Ana que lhe foi posteriormente importante, rendendo uma indicação direta por ocasião da morte do rei D. João V (1689-1750).

Em 1749 retorna a Portugal, e no ano seguinte é nomeado pelo novo rei D. José I como Ministro dos Negócios Estrangeiros, por recomendação da Rainha-mãe. No entanto, após o grande terremoto de 1755 que Pombal, já no cargo de Secretário de Estado do Reino e Mercês, figura enquanto liderança política. Sua política de reconstrução da cidade e sua ação direta frente ao desastre, lhe renderam pouco tempo depois, o reconhecimento do monarca e o recebimento de novos cargos e títulos que culminaram na controversa figura em seu auge. Embora tendo sido ministro, é frequentemente alocado no rol dos *déspotas esclarecidos* do século XVIII, junto a figuras como Catarina II da Rússia, Frederico II da Prússia e Maria Teresa da Áustria. Acerca das ações de reconstrução de Lisboa, Birmingham (2018) afirma que:

Os mercadores ingleses visitaram o ministro do rei e sugeriram que a Alfândega fosse reconstruída como questão de urgência. Estes foram educadamente despachados e avisados que o alívio humanitário deveria ter prioridade*. No intuito de evitar a fome, a frota para o Novo Mundo foi aproveitada pelo governo para distribuição emergencial de mantimentos, para o desapontamento dos mercadores ingleses que o esperavam⁹³

Dentre os diversos autores dentro da historiografia desse período, cabe destacar a figura controversa do marquês, visualizado por alguns autores como uma figura memorável para a história portuguesa por sua política de barrar o avanço inglês e diminuir a dependência lusitana da coroa inglesa (principalmente após ter servido como ministro plenipotenciário em Londres.

⁹³ BIRMINGHAM, David. **A Concise History of Portugal**. 3rd ed. Cambridge Concise Histories. Cambridge: Cambridge University Press, 2018. doi:10.1017/9781108539951, p. 83

Autores mais alinhados a uma escola historiográfica britânica, como Charles Boxer e David Birmingham, atribuem a Pombal uma visão um tanto mais negativa, focada em minimizar o impacto de suas ações e ligá-las de maneira direta ou indireta à Inglaterra.

Ao analisar o Marquês, Boxer (1969) traz uma figura sensivelmente negativa frente à Inglaterra:

Ele nunca aprendeu a língua inglesa durante os seis anos que passou em Londres, mas era notavelmente fluente em francês. Ele era aparentemente um ávido leitor de livros ingleses, papéis oficiais e documentos traduzidos para o francês; porém seus despachos prolixos oriundos de Londres não revelam nenhum profundo conhecimento da sociedade inglesa ou da economia britânica. Costumava ser afável e agradavelmente informal na lida com indivíduos, embora diplomatas estrangeiros tendessem a se aborrecer com sua loquacidade e verbosidade⁹⁴

No entanto, uma linha de análise por um viés mais econômico, pontua alguns dos acertos de Pombal em relação às políticas de fomento e intervenção estatal na economia e no processo inicial de industrialização, promovidas pelo Rei João V.

A intervenção de Pombal orientou-se para a criação de novas fábricas, algumas administradas diretamente pelo Estado, outras concessionadas a particulares, mas com o patrocínio estatal (as reais fábricas). O sector alargou-se segundo este modelo de licenciamento que criava um estatuto jurídico particular que cobria uma gama de possibilidades: a par das licenças para a abertura de novas unidades fabris, concederam-se isenções fiscais e atribuíram-se privilégios e exclusivos de fabrico. Esta política, que de algum modo era discricionária, por implicar indeferimentos, visava fomentar a substituição de importações, bem como a introdução de técnicas de produção inovadoras, em geral dominadas por investidores estrangeiros.⁹⁵

Se faz necessário salientar que as políticas de intervenção estatal e protecionismo promovidas pelo Marquês de Pombal visavam favorecer o Reino em detrimento de suas colônias. Especialmente no que diz respeito ao Brasil, enquanto principal fonte de recursos para a coroa no momento. Sendo assim, um dos esforços de Sebastião José de Carvalho e Melo é o de direcionar o capital da classe comerciante nas praças brasileiras para Lisboa, por meio de uma série de reformas, dentre elas a retomada da criação de companhias de comércio, a ser posteriormente abordada.

Embora a visão do Brasil como uma única entidade política se tenha desenvolvido nos órgãos centrais da coroa, especialmente no Conselho do

⁹⁴ BOXER, Charles Ralph. **The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825**. Londres: Hutchinson, 1969 p. 178

⁹⁵ COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. **História económica de Portugal, 1143-2010**. 2. ed. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2012, p. 241

Ultramar, não há indicações da existência de uma consciência política global entre as elites coloniais, que se restringiu a cada capitania até à chegada da corte ao Brasil, em 1808⁹⁶

Dentro desse contexto é que se inserem os *homens de grosso trato*, aqueles sem origens nobres, que enriqueceram com o comércio. No Recife, essa categoria quase sempre vinha de sujeitos empobrecidos de Lisboa, que vinham parar à costa pernambucana como aventureiros ou como degredados.

‘Deus te leve a Pernambuco e te traga de lá tão rico como o rei da Dinamarca’ rezava um antigo ditado português. Nem todos esses jovens, entretanto, alcançaram o êxito desejado. Muitos engrossaram as fileiras dos despossuídos que vagavam pelas capitanias da América portuguesa sem ocupação fixa, gente cujo rastro é difícil seguir. Outros se alistavam, eram recrutados compulsoriamente ou simplesmente eram “condenados” a pagar seus delitos servindo na tropa.

Alguns deles, não obstante, conseguiram de fato realizar os sonhos que embalaram as noites escuras e agitadas das longas travessias atlânticas. Amparados por parentes e amigos ou mesmo iniciando do zero uma trajetória vitoriosa, tornaram-se grandes comerciantes atuando nos circuitos mercantis que uniam – hoje sabemos – com muito mais vivacidade do que antes se supunha, as diversas praças dos domínios portugueses em quatro continentes. Esses bafejados pela fortuna constituíram uma elite mercantil composta pelos *homens de grosso trato* ou de *grossa ventura*, grupo social que desempenhou um importante papel na formação histórica dos diversos centros da América portuguesa.⁹⁷

3.3 Recife antes da CGCPP

No Brasil, a aristocracia do açúcar controlava os conselhos municipais e as Misericórdias de Salvador, Olinda e outros centros importantes dos territórios nortenhos, excepto o Recife, onde uma elite mercantil conseguiu criar o seu próprio conselho municipal em 1710⁹⁸

Após o fim da Guerra dos Mascates, Recife era extremamente movimentada financeiramente, e o século XVIII só reafirmou a proeminência da classe comerciante frente aos Mazombos, a nobreza da terra. Com atividades comerciais diversificadas, o porto do Recife era uma efervescência de embarcações de diversos lugares. Fossem cargas oriundas de

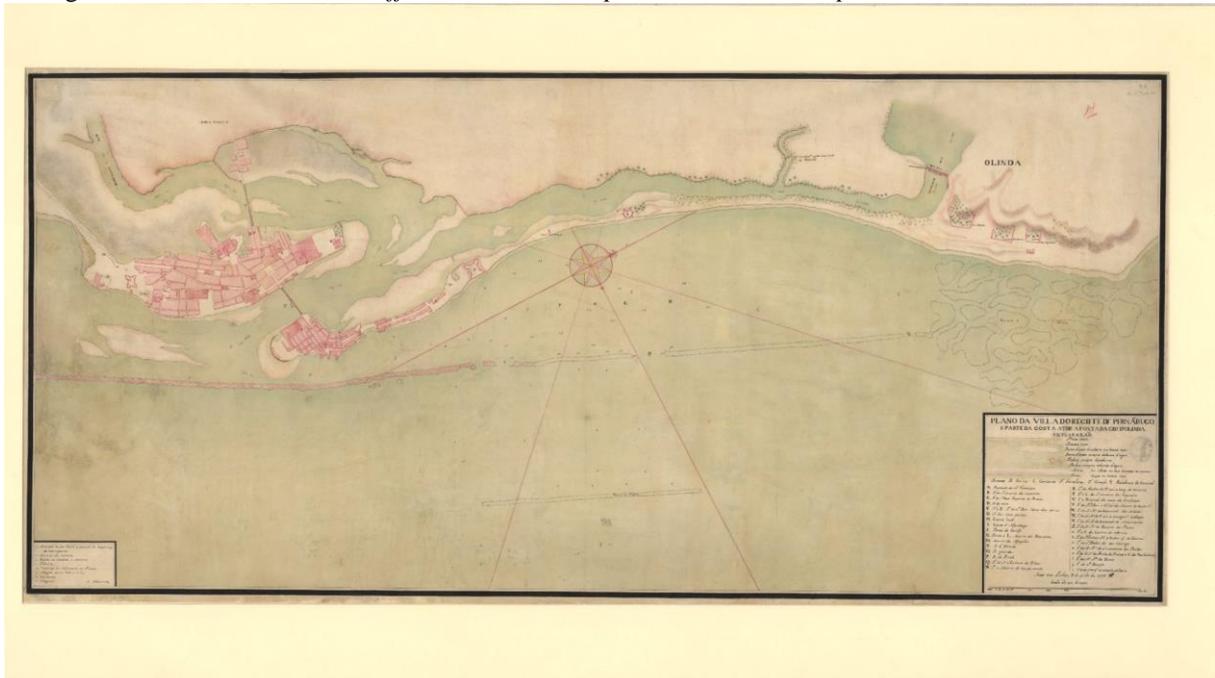
⁹⁶ BETHENCOURT, Francisco. **Configurações políticas e poderes locais**. In: BETHENCOURT, Francisco (Org.); CURTO, Diogo Ramada (Org.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 252

⁹⁷ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654- c.1759)**. 2. ed. Recife: Editora UFPE, 2020, p.19

⁹⁸ BETHENCOURT, Francisco (Org.); CURTO, Diogo Ramada (Org.). **A expansão marítima portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010., p. 257

capitanias anexas, as quais o Recife também abastecia com produtos diversos, como pontua Cabral (2020), ou com portos de igual ou maior tamanho, como Salvador e Rio de Janeiro. No além-mar, os negócios recifenses se concentravam no tráfico de escravizados e outros produtos de África, como marfins e madeiras.

Figura 2. Plano da Villa do Reciffe de Pernãbuco, e parte da costa athe a ponta da cid.e d'Olinda, 1776⁹⁹



FONTE: Biblioteca Nacional Digital de Portugal.

Ainda em recuperação após a saída dos holandeses após aproximadamente 24 anos de dominação batava, a Capitania de Pernambuco vê um crescimento na concorrência pela produção açucareira e o fim do monopólio português neste âmbito. No entanto, o lugar do açúcar enquanto *commodity* líder em exportações não foi desbancado nem mesmo pelo ciclo do ouro, em finais do século XVII, muito embora este último tenha influenciado no crescimento

⁹⁹Plano da Villa do Reciffe de Pernãbuco, e parte da costa athe a ponta da cid.e d'Olinda. - Escala [ca 1:4 900], 400 braças [=18 cm] Lisboa 8 de junho de 1776. - 1 mapa : manuscrito, aguarelado. Acesso em <<https://purl.pt/29071>>

da atividade pecuária e da exportação de couros e produtos animais às minas¹⁰⁰. O tabaco também se colocava como um produto interessante economicamente, uma vez que serviu como intensa moeda de troca por mão de obra escrava, em especial na Costa da Mina. Apenas o tabaco de terceira qualidade era legalmente autorizado para esse comércio (já que o tabaco de melhor qualidade deveria ser remetido ao Reino, onde era redistribuído), e segundo Lopes (2010), “Uma vez que os fatores utilizados na produção eram os mesmos, era mais vantajoso produzir o tabaco de ínfima qualidade, cujo beneficiamento era menos dispendioso.”¹⁰¹

A Guerra dos Mascates (1710-1711) consolidou a ascensão da praça comercial do Recife frente ao declínio econômico dos mazombos olindenses, uma vez que no ano seguinte Recife foi alçada a sede administrativa da Capitania de Pernambuco.

Os comerciantes radicados no Recife atuavam como agentes financeiros, compravam a safra, por vezes adiantando o pagamento; providenciavam a guarda da mesma até à chegada da frota e pagavam o frete. Cada atraso da frota, diminuição de preços do produto na Europa ou aumento do preço da escravatura era um problema para os senhores de engenho e uma oportunidade para os homens de negócio locais aumentarem a sua margem de lucro. Controlavam assim a venda do açúcar, o financiamento e o transporte.¹⁰²

Este cenário permanece praticamente inalterado até a segunda metade do século XVIII, em especial nos seus últimos anos, quando o açúcar volta a crescer em importância de exportação. Em relação ao comércio, os homens de negócios da capitania possuem uma ampla gama de pontos de comércio: desde o comércio entre as outras capitanias do Norte, como o Ceará, além dos negócios envolvendo Lisboa e a Cidade do Porto, bem como o supracitado comércio com a costa da África.

É nesse contexto que os homens de negócios e os senhores de engenho solicitam a Lisboa a criação de uma companhia de comércio, para aliviar as questões com relação ao contrabando e salientando a alta de preços e a crise em que se encontram os senhores de

¹⁰⁰ 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 de Setecentos. Lisboa, 2014. Tese (História) - Universidade Nova de Lisboa.

¹⁰¹ LOPES, G. A. **Caminhos e descaminhos do tabaco na economia colonial**. Mneme - Revista de Humanidades, v. 5, n. 12, 13 jul. 2010, p. 212

¹⁰² 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 de Setecentos. Lisboa, 2014. Tese (História) - Universidade Nova de Lisboa, p. 87

engenho, como bem pontua Luís Diogo Lobo da Silva, governador da capitania em 1757, em correspondência a Pombal:

quando Sua Magestade queira conceder a graça da Companhia, que imploram os negociantes desta Praça pela representação que remeto com as condições que o mesmo Senhor foi servido e lhes parecerem mais conformes segundo a natureza deste ramo de commercio, de que tanto depende a agricultura, pois na sua falta experimenta total ruína ¹⁰³

Na mesma requisição o governador pontua as negociações de tabaco e aguardente para a costa africana, em busca de escravos, e como chegavam “além da cotação de cabeças competentes a da embarcação, tomando lhe os ingleses, franceses e mais naçoens com preferencia os tabacos a outro gênero ainda”. Pode-se perceber então, que além das questões político-econômicas internas à Capitania, os antecedentes da fundação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba compreendem também os fatores externos, na figura da concorrência estrangeira e dos ataques perpetrados à coroa portuguesa.

Os negociantes, por meio da figura de Luís Diogo Lobo da Silva, ao clamar por uma companhia de comércio, sugerem também entrar com uma parcela de maneira a “sortirem a Companhia de buzio, roupa da Índia, ferro, missanga e outros generos” demonstrando a busca por uma dinamização e variação cada vez maior dos produtos a serem comercializados na capitania e/ou repassados a outras localidades próximas. Já no que diz respeito aos senhores de engenho, o governador salienta que “o mais preciso he a escravatura competente à lotação de cada engenho que se lhe facilita pella companhia”¹⁰⁴, demonstrando assim como a classe dominante local (tanto comercial quanto latifundiária) se beneficiariam imensamente da criação de uma companhia de comércio, além da necessidade de maior apoio e suporte à rede de tráfico de escravos.

3.4 Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba: nascimento e estrutura

A intenção de Pombal ao instituir as Companhias de Comércio no Brasil era reintroduzir os interesses de Portugal no Brasil e a partir do monopólio comercial atribuído a estas, frear o contrabando, bem como minar a influência inglesa. Da ideia inicial, de atribuir ao Brasil quatro companhias, uma em cada capitania comercialmente próspera (Maranhão, Pernambuco, Bahia

¹⁰³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6948

¹⁰⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 84, D. 6948

e Rio de Janeiro), apenas duas foram oficialmente instituídas: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão, e a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba.

O dilema entre o monopólio e o comércio livre, que durante o período de vigência das companhias de comércio permeou as disputas entre os grandes comerciantes em Lisboa (numa parceria com o Estado) e “uma elite mercantil radicada na colônia, e como tal, não iria aceitar com passividade que seu protagonismo nos negócios do ultramar fosse quase que totalmente drenado para a elite mercantil lisboeta”¹⁰⁵.

Acerca das Companhias de Comércio, Menz (2013), pontua que “estas empresas foram um marco na transição entre a depressão aurífera e a recuperação da agricultura de exportação no final do século”¹⁰⁶.

A *Instituição da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba*, em 1759 contou com a promulgação de sessenta e três *estatutos* ou *privilégios*, que demarcavam as regras de funcionamento da Companhia, constituída de capital privado, oriundo dos comerciantes de grosso trato da praça de Lisboa, e com benefícios cedidos pela Coroa. Este documento enumera os privilégios garantidos a seus sócios, bem como a estrutura de funcionamento do corpo burocrático.

O corpo político da CGCPP constava de uma Junta como cabeça deste, e subordinadas a esta, duas Direções. A Junta se localizava em Lisboa e tomava a maior parte das decisões e boa parte do lucro previsto, enquanto as duas direções se localizavam no Recife e na cidade do Porto, respectivamente. A disparidade entre a Junta e as Direções se colocava não só no peso das decisões administrativas, mas também no corpo de funcionários contratados em seus quadros burocráticos.

¹⁰⁵ SILVA, Poliana Priscila da. **HOMENS DE NEGÓCIO E MONOPÓLIO: Interesses e estratégias da elite mercantil recifense na Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1757-1780)**. Recife, 2014. Dissertação (História) - Universidade Federal de Pernambuco, p. 20

¹⁰⁶ MENZ, Maximiliano M., y. **A COMPANHIA DE PERNAMBUCO E PARAÍBA E O FUNCIONAMENTO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS EM ANGOLA (1759-1775/80)**. Afro-Ásia , no. 48 (2013):45-76. Redalyc, <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77028754002>

Quadro 1. Quadro burocrático da Companhia de Comércio de Pernambuco e Paraíba

Junta de Lisboa	Direção de Pernambuco	Direção do Porto
1 Provedor	1 Intendente	1 Intendente
10 Deputados	6 Deputados	6 Deputados
1 Secretário	1 Juiz Conservador	1 Juiz Conservador
3 Conselheiros	-	-
1 Juiz Conservador	-	-

FONTE: Instituição da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759)

Os cargos de Provedor, Deputado e Intendente eram reservados a comerciantes naturais (ou naturalizados) “moradores nas três respectivas Cidades, que tenham dez mil cruzados, ao menos de interesse na mesma Companhia”¹⁰⁷, indicados inicialmente pela coroa com direito a três anos exercendo o ofício, findos os quais uma eleição seria convocada. Já os conselheiros em Lisboa precisam da mesma qualidade, porém sua eleição se dá de acordo com o número de ações com as quais contribuiu na Companhia. Essa configuração permitia que Portugal mantivesse um quórum administrativo majoritariamente composto de comerciantes metropolitanos, deixando a Direção de Pernambuco um tanto isolada, muito embora posteriormente tenham sido delegados administradores da CGCPP em Angola e Paraíba, além de Procuradores na Bahia e Rio de Janeiro, para dar prosseguimento aos negócios e expandir a proposta comercial da Companhia.

Aos interessados em investir algum cabedal na Companhia, o valor mínimo investido para direito ao voto (tanto na Junta quanto nas Direções) era de cinco mil cruzados em ações, e os que porventura não dispusessem dessa quantia poderiam ajuntar-se e perfazer um voto em nome do grupo de acionistas. As eleições contemplam também os cargos de Vice-Provedor e Vice-Intendente, para assumir em caso de deferimento ou de morte.

Tendo em vista a autonomia dos corpos políticos e sociais, tomando como base a noção de monarquia corporativista de António Manuel Hespanha, não é difícil compreender o porquê

¹⁰⁷ Instituição da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, 1759, p. 4

da instituição da CGCPP prever certa autonomia nas Direções e na Junta. O quadro de oficiais a compor a Junta era montado pelo Provedor e Deputados, cabendo a estes deliberar a quantidade de nomeações, além de ter plena jurisdição sobre tais oficiais, podendo suspender, privar e investigá-los quando necessário. As Direções de Pernambuco e do Porto, na figura do Intendente e dos Deputados, devem encaminhar à Direcção Geral a lista de nomeados, que poderá despedir quando necessário e exercendo o papel de jurisdição supervisora das duas Direções.

Embora uma iniciativa estatal, o capital inicial da CGCPP oficialmente foi formado pelos acionistas, “sem entrarem cabedades da Real Fazenda”¹⁰⁸, sendo essa a justificativa para conferir isenção jurídica à Companhia e aos membros de seu corpo, sem que pudessem ser investigados, julgados ou interrogados por nenhum ministro ou tribunal, respondendo diretamente à Coroa portuguesa. Do mesmo modo, por ocasião do falecimento de qualquer destes membros, suas posses e espólios dizem respeito à Junta de Lisboa.

Ainda no que diz respeito à questão da autonomia prevista aos corpos sociais pela Coroa, além da fundação da Companhia para reorganização do comércio entre a praça comercial de Recife e o reino, bem como a regulação desse comércio por meio do monopólio, a proposta também previa a expansão dos negócios ultramarinos da CGCPP, a partir da liberdade de construção de embarcações e de contratação da tripulação.

Além do sobredito concede Vossa Magestade licença à Companhia para fabricar os Navios, que quiser fazer, assim mercantes, como de Guerra, em qualquer outra parte das Marinhas desta Cidade, e Reino, onde houver comodidade: Como também para cortar madeiras no districto da Cidade do Porto, Alcacer do Sal, ou outra qualquer parte que não seja coutada, participando, pela via, a que tocar, a determinação do número e qualidade das madeiras, que intenta fazer cortar, para que se lhe avaliem, não havendo preços estabelecidos, e se paguem com toda a brevidade¹⁰⁹

É usufruindo desse privilégio que na década de 1770 a CGCPP ordena a construção de uma leva de sete navios em terras brasileiras, muito provavelmente com matéria prima local¹¹⁰ e que posteriormente são lançados em viagens comerciais para África e para a Ásia. Essas

¹⁰⁸ Instituição da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, 1759, p. 8

¹⁰⁹ Instituição da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, 1759, p. 10-11

¹¹⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 126, D. 9604

embarcações estavam em regime de dedicação e pertencimento exclusivos à Companhia, não podendo ser colocados a serviço régio salvo em caso de ataque direto à Coroa.

3.5 A instituição do monopólio e privilégios

Prevista no regulamento da fundação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, a instituição do monopólio comercial característico às companhias pombalinas, “para que nenhuma pessoa possa levar, ou mandar às sobreditas duas Capitánias e seus Portos, nem delles extrahir, mercadorias, generos ou fructos alguns, mais do que a mesma Companhia”¹¹¹. Além da entrada e saída de produtos nos portos de Pernambuco e Paraíba, o monopólio cedido à CGCPP também previa “o privilegio exclusivo para ella só fazer o Commercio, que até agora se fez, vaga, e livremente das referidas Capitánias de Pernambuco, e Paraíba para a Costa de África, e Portos della”¹¹².

Com este monopólio, teoricamente a Companhia centralizava as atividades mais rentáveis do comércio pernambucano, concentrando os lucros da mesma nas mãos de grandes comerciantes lisboetas, numa tentativa de abocanhar os vultosos lucros com os produtos da terra (a exemplo do açúcar e tabaco, valiosos em negociações intracoloniais), além de se inserir mais ativamente na rede de tráfico de escravizados africanos. É possível perceber que a inserção dessas companhias de comércio tenciona inserir-se preferencialmente nos negócios de vultosa movimentação de cabedal, uma vez que a CGCPP não faz o repasse de mercadorias em miúdos, mas sim o repasse em varejo.

enriquecer às custas da Fazenda Real era um mecanismo eficiente para a obtenção das mercês régias. Além disso, pode-se ainda mencionar o fato de que a ascensão social – obtida via mercês – dependia também de um modo de vida compatível, o que significava um padrão de consumo luxuoso e dispendioso, que só podia se sustentar com recursos vultosos. Assim, parece correto afirmar que as mercês cobravam o seu alto preço – e, para muitos, os negócios lícitos ou ilícitos proporcionaram os recursos necessários para consumá-las¹¹³

A configuração da Companhia e seu monopólio (estabelecido em vinte anos, a contar da primeira frota) não agradou a boa parte da nobreza latifundiária da terra nem aos grandes comerciantes recifenses, impedidos de comercializar livremente. No entanto, estratégias para

¹¹¹ Instituição da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, 1759, p. 15

¹¹² Instituição da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, 1759, p. 15

¹¹³ ROMEIRO, Adriana. **Corrupção e poder. Uma história, séculos XVI a XVIII**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017, p. 40

burlar esse sistema foram traçadas e executadas por estes locais, de maneira a minimizar as perdas e/ou restituírem os lucros, usando a própria CGCPP como ferramenta.

A instituição da Companhia como consolidação da política pombalina em Pernambuco foi um momento marcante na economia pernambucana do século XVIII. E no fomento ao comércio promovido pelo Marquês, um de seus esforços era o de retirar o estigma da atividade comercial enquanto ofício mecânico, associando os grandes homens de negócio à nobreza, além de instar nobres a compor as fileiras e investir seus cabedais no comércio. No contexto da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, o regulamento prevê que os acionistas que entrarem com dez ou mais ações, recebam o privilégio de Nobres, de forma que mesmo sem a “dispensa de mecânica” possam receber hábitos das Ordens Militares¹¹⁴, desde que ao receber, “não tenham exercícios incompatíveis com a Nobreza”¹¹⁵.

3.6 Irregularidades da Companhia e denúncias e insatisfação dos locais

Dentro do pacote de reformas econômicas pombalinas, a Mesa de Inspeção é criada em 1751 como órgão regulador do tabaco e açúcar, aplicada em Recife, Rio de Janeiro, São Luís e Salvador¹¹⁶, e no caso pernambucano se dedicou essencialmente ao fisco do açúcar, que permanecia como o principal produto exportado pela capitania¹¹⁷. Junto com o monopólio e privilégios concedidos à Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, a instituição desse órgão foi fator de grande insatisfação entre os locais, na figura dos senhores de engenho atingidos pelos regulamentos da Mesa de Inspeção, ou na figura dos homens de negócios da Praça do Recife impedidos de comercializar livremente como antes da CGCPP. Nesse contexto, a Companhia e a Mesa de Inspeção assumem o papel de interventoras/intermediadoras nas duas atividades mais rentáveis da capitania: a produção de açúcar e o comércio, reflexo direto dos esforços de Pombal em controlar o cabedal brasileiro e direcioná-lo a Lisboa de alguma forma. Ainda assim, o modelo implantado baseou-se numa proposta de abrir os mercados e fomentar o desenvolvimento da classe mercantil, como bem pontua Andrade (2013):

¹¹⁴ “De forma que as pessoas, que entrarem com dez ações e dahi para cima, nesta Companhia, gozarão do privilégio de Nobres, não só para o effeito de não pagarem rações, outavos, ou outros encargos pessoas das fazendas, que possuírem nas terras”. In: **Instituição da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba**, 1759

¹¹⁵ Idem, p. 23

¹¹⁶ SOUZA, George F. Cabral de. **Elites e exercício de poder no Brasil colonial: a Câmara Municipal do Recife (1710-1822)**. Recife: Editora UFPE, 2015.p. 464

¹¹⁷ SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654- c.1759)**. 2. ed. Recife: Editora UFPE, 2020 p. 243

Naquele momento, houve um diferencial no modelo de gestão dos negócios, pois ficou nas mãos dos grandes comerciantes, para quem a corte abria os espaços para acesso político e social antes fechado para a nobreza e o clero. Pela visão do Marquês de Pombal, eram esses homens de negócios que mais se encaixavam nos propósitos das políticas reformistas que, entre outras coisas, buscavam incentivar os empreendimentos comerciais e industriais no país, mudando o foco do modelo de economia conduzido pela aristocracia lusitana até aquele tempo.¹¹⁸

As reações à CGCPP foram imediatas. Segundo levantamento feito por Andrade (2013)¹¹⁹, pelo menos 19 pessoas alegaram não possuir meios de arcar com o custo das ações iniciais da companhia. A tal ponto que em 1761, o governador da capitania de Pernambuco, Luís Diogo Lobo da Silva, escreveu a Pombal dando conta da resistência dos locais a investir na Companhia.

Da companhia posso certificar a V. Ex^a com toda a verdade, que da minha parte se não tem omitido meyo algum, que se me representa conducente a vigorar os ânimos destes moradores, e a fazelos resolver a interessarem-se mais como na conta respectiva será patente a V. Ex^a, porém a sua irresolução he tal que não há motivo por mais forte, nem evidencia de mayor demonstração, que possa convencelos a apartarem da sua vista os poucos cabedais que logram, que quando se resolvessem a fazelo, não deixariam de avultar as entradas nesta Praça¹²⁰

Sendo apenas 10% dos acionistas iniciais da Companhia Geral pertencentes à capitania de Pernambuco, segundo Dias¹²¹, pode-se dizer que a maior parte do cabedal investido nela era oriundo do Reino. Em contrapartida, de acordo com Silva (2014)¹²², trinta e dois acionistas da praça de Pernambuco investiram seus cabedais na fundação da CGCPP, em aproximadamente 301 ações, perfazendo um total de 301.400 cruzados, dos 3.400.000 cruzados previstos como montante inicial de investimento geral na Companhia.

¹¹⁸ ANDRADE, Álvaro Pereira de. **HISTÓRIA E CONTABILIDADE - DIÁLOGOS POSSÍVEIS: O CASO DA COMPANHIA GERAL DE COMÉRCIO DE PERNAMBUCO E PARAÍBA - 1759-1775**. Recife, 2013. Tese (História) - Universidade Federal de Pernambuco p. 298

¹¹⁹ ANDRADE, Álvaro Pereira de. **HISTÓRIA E CONTABILIDADE - DIÁLOGOS POSSÍVEIS: O CASO DA COMPANHIA GERAL DE COMÉRCIO DE PERNAMBUCO E PARAÍBA - 1759-1775**. Recife, 2013. Tese (História) - Universidade Federal de Pernambuco, p. 188

¹²⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 94, D. 7481

¹²¹ DIAS, Érika. **A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio**, p. 17 encontrado em: http://cvc.instituto-camoes.pt/ear/coloquio/comunicacoes/erika_dias.pdf

¹²² SILVA, Poliana Priscila da. **HOMENS DE NEGÓCIO E MONOPÓLIO: Interesses e estratégias da elite mercantil recifense na Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1757-1780)**. Recife, 2014. Dissertação (História) - Universidade Federal de Pernambuco, p. 70-71

Durante os primeiros anos da Companhia, poucas queixas foram levantadas, e de acordo com Dias (2014)¹²³, a Guerra dos Sete Anos (1756-1763) foi responsável pelo aumento do consumo dos produtos oriundos do Brasil, e a recomendação para a Direção de Pernambuco era de embarcar o máximo de produtos possíveis em tempo hábil. Dentre esses produtos, pode-se destacar os couros (oriundos do interior das capitanias

Os couros e, em menor medida, o fumo eram comprados por preços estabelecidos pela Companhia que poderiam não ser os ideais, mas não desagradavam aos fabricantes, e os empréstimos para melhorar as produções locais, neste período, foram sendo concedidos de forma frequente.¹²⁴

Para mobilizar e agilizar o contingente necessário de mercadorias, a CGCPP forneceu créditos aos produtores de tabaco, açúcar e couros, além de intermediar a venda desses e outros produtos da terra, caros ao comércio intracolônial. Entre 1761 e 1763, a Companhia registrou nos balanços demonstrativos o recebimento de carregamentos anuais de aguardente expedidos pela Ilha do Fayal com destino a Pernambuco¹²⁵, além de sete carregações de Angola para Pernambuco e cinco de Pernambuco para a Costa da Mina, em detrimento de 2 carregações de Pernambuco a Lisboa.

O crédito disponibilizado pela Companhia na forma de vendas a prazo das fazendas europeias e o dinheiro emprestado diretamente ao produtor eram mecanismos arriscados para a Companhia, pois, embora a instituição tivesse se utilizado do expediente do endividamento para subvalorizar produtos coloniais e fidelizar a produção futura dos engenhos, com preços preestabelecidos, as fazendas europeias precisavam ser pagas e o dinheiro a contado saía dos caixas da empresa. Isso significou que, mesmo que a Companhia não obtivesse prejuízos com esses tipos de empréstimos, pois ela retornava os ganhos de outra forma, o negócio era arriscado. No entanto um dos mais rentáveis mecanismos creditícios residia na escravatura e seus processos correlatos e, embora o tráfico envolvesse altos investimentos, o fato da Companhia monopolizar a venda de escravos na colônia lhe permitia assumir os riscos do investimento e possibilitava retorno de capital, sobretudo, no endividamento da produção com o adiantamento da escravatura.¹²⁶

¹²³ 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 de Setecentos.** Lisboa, 2014. Tese (História) - Universidade Nova de Lisboa, p. 195

¹²⁴ Idem, p. 195

¹²⁵ Códice nº 1793. **Demonstração do estado da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba em o ano de 1764**, 1 vol. Inventário Alberto Iria, publicado na revista STVDIA Nº 18 (AGOSTO), 1966, Lisboa (AHU)

¹²⁶ DIAS, Thiago Alves. **Os negócios de uma companhia colonial: A Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba e os negócios da china (1759-1783).** Afro-Ásia, Salvador, n. 59, p. 131-167, 2019. p. 36

No entanto, no início da década de 1770 surge um conflito que delinea os primeiros estranhamentos entre a Direção da Companhia e os senhores de engenho e comerciantes locais. Em ofício da Mesa de Inspeção direcionado à Junta de Lisboa, se fala sobre a partida de Inácio de Medeiros para a Corte com requerimentos e queixas à Companhia, criticando os altos preços de seus produtos (em comparação com o período pré-monopólio), bem como a diminuição da circulação de dinheiro físico desde a instituição do monopólio¹²⁷.

Em resposta, carta anônima é enviada ao Marquês de Pombal acusando a existência de injúrias contra o funcionamento da Companhia e reiterando sua importância no restabelecimento da economia açucareira da capitania de Pernambuco¹²⁸. A mesma carta acusava também uma suposta fraude entre as queixas apresentadas contra a CGCPP, além da disseminação de boatos sobre seu fim por estar “roubando toda esta terra”. A partir daí, é possível captar nos desdobramentos do conflito que a reação inicial da Junta de Lisboa é ordenar o fim das animosidades e favorecer a satisfação dos denunciantes, embora a Direção não tenha aplicado tais medidas. Vislumbra-se também a formação de dois “partidos”: um pró-CGCPP, com aqueles envolvidos direta ou indiretamente nas redes de clientelismo dos administradores, e um anti-CGCPP, formado pelos locais que se sentiam prejudicados de uma forma ou outra pela Companhia¹²⁹.

A crise política de 1770 que envolveu a Mesa, a Direção, os senhores de engenho e o governador, e que gerou muitas representações às instituições centrais e aos poderes locais - e apesar do parecer da Junta em Lisboa em 1771 - não ficou resolvida. Não houve uma resolução por parte do poder central - nem a favor nem contra os queixosos -, tampouco houve um acatamento da Direção, no que concerne às directrizes que emanaram da Junta em Lisboa, analisadas no ponto anterior.¹³⁰

A diversificação dos negócios da Companhia disseminou emissários por diversas praças comerciais: desde outras capitanias (como Bahia e Rio de Janeiro) até praças europeias e na

¹²⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 109, D. 8421

¹²⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 109, D. 8444

¹²⁹ Ao longo das denúncias contra a Companhia locadas no AHU acerca da década de 1770, vê-se que é muito variável a qualidade dos queixosos contra a Companhia, variando de Câmaras Municipais a particulares (comerciantes e senhores de engenho/lavradores).

¹³⁰ 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 de Setecentos. Lisboa, 2014. Tese (História) - Universidade Nova de Lisboa, p. 292

metade da década de 1770, empreendendo nas praças asiáticas, numa tentativa de renovação do comércio com a Índia Portuguesa, em decadência desde o século XVII.

3.7 A Negociação da Ásia (1779)

Do valor dos produtos exóticos, como chás, e artefatos luxuosos da China comprados em Macau, como biombos e porcelanas, mas também da relevância dos valiosos tecidos de Surate e Goa, na Índia, o lucro dos produtos asiáticos valia todos os esforços de negociação e navegação. Com os produtos da China garantiam-se avultosos lucros e com os da Índia assegurava-se, além de tudo, o mercado de escravos na América.¹³¹

Uma ambição pombalina desde os tempos de diplomata, a ampliação e reestruturação do comércio português no Pacífico foi sempre uma das pretensões das reformas promovidas pelo Marquês. Tendo em vista a importância dos artigos de luxo como roupas, decorações, leques, biombos e louças dentro do mercado europeu; assim como pimenta e outros artigos a grosso. Durante o século XVIII, dominar o mercado asiático impactava grandemente no tráfico de escravos, dada a utilização de têxteis (principalmente indianos) como moeda de troca por cativos em África, com destaque para Angola¹³².

Tendo seu apogeu no fim do século XVI, a Ásia Portuguesa entra em declínio no início do século XVII pela falta de recursos e contingente humano capazes de abarcar todo o território asiático inicialmente conquistado por Portugal. Somado a isso, tem-se ainda a concorrência com nações europeias, notadamente Inglaterra e Holanda, bem como os grandes reinos locais, a exemplo do impacto da China e do Império Mogol na Índia.

Em particular, uma averiguação do comércio inglês e francês na Ásia durante o fim do século XVII, revela a existência de estruturas de cooperação entre essas nações e os portugueses, os quais - embora possam ter sido relativamente deficientes em capital financeiro - eram muito mais especialistas que outros europeus em compreender a estrutura e o funcionamento dos mercados e sistemas políticos asiáticos¹³³

¹³¹DIAS, Thiago Alves. **Os negócios de uma companhia colonial: A Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba e os negócios da China (1759-1783)**. Afro-Ásia, Salvador, n. 59, p. 131-167, 2019.

¹³² FERREIRA, Roquinaldo. Capítulo V: "**A arte de furto**": redes de comércio ilegal no mercado imperial ultramarino português (c. 1690 - c.750). In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro (Org.); GOUVÊA, Maria de Fátima (Org.). Na trama das redes: política e negócios no império português - séc. XVI-XVIII. Civilização Brasileira, 2009. p. 214

¹³³ SUBRAHMANYAM, Sanjay. **The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History**. John Wiley & Sons, v. 3, 2012., p. 191-192

Uma vez que garantir o monopólio dos produtos asiáticos era fundamental para manter o rentável e necessário comércio de escravos, não é de se espantar que a Coroa mantivesse um olhar atento acerca dos preciosos produtos da Ásia, que além de especiarias e têxteis a serem utilizados no comércio de escravizados, também consistiam de artigos de luxo como sedas, chás e porcelanas. De maneira oficial, esses produtos são transportados a partir da Carreira da Índia, rota já trabalhada anteriormente. A fiscalização do governo metropolitano tinha por objetivo minimizar o contrabando, problema comum à administração portuguesa, especialmente nos grandes portos, onde o comércio legal e o ilegal possuíam uma diferença muito tênue, e muitas vezes passível de diferentes interpretações.

A tentativa de Lisboa em controlar as *arribadas* em solo brasileiro (discutida no capítulo anterior), especialmente entre o século XVII e a maior parte do século XVIII, tem por finalidade tentar minimizar aquele que tanto auxiliou quanto prejudicou a administração portuguesa nas possessões ultramarinas: o contrabando. Autores como Charles Boxer e António Manuel Hespanha, além de Adriana Romeiro, discutem em certa medida a ambiguidade entre lícito e ilícito no além-mar, onde os fatores geográficos e as dinâmicas locais emprestam novos significados ao contrabando e enriquecimento de má-fé: ora como atividade importante de manutenção em uma monarquia com poucas condições de pagar satisfatoriamente seus funcionários em possessões distantes; ora como “corrupção” capaz de destruir o império ultramarino português¹³⁴.

Partindo das proibições às *arribadas* e ao desembarque de produtos asiáticos nos portos brasileiros por embarcações fazendo a rota da Carreira da Ásia, a condição de Pernambuco enquanto um possível ponto de parada para a Carreira o colocava sob essa intensa fiscalização e proibição (mesmo com a vigência do monopólio da CGCPP), tentando minimizar o contrabando. Em 1721, Fernando Luís Pereira, ex-ouvidor da Capitania de Pernambuco, denunciado pelo Juiz de Fora da dita capitania, por negociar tabaco por “fazendas de Macau” com um navio de Ostende (atual Bélgica) que se encontrava no porto de Recife¹³⁵, reforçando

¹³⁴ Boxer (1980) pontua em sua obra *A Índia Portuguesa em meados do século XVII*, que “a Coroa Portuguesa, uma das mais pobres da Europa, excepto durante breves períodos no reinado de D. Manuel (1495-1521) e de D. João V (1706-1750), nunca possuiu os recursos económicos para pagar salários adequados aos seus servidores” (p. 74), e o contrabando se colocava então como uma alternativa necessária à manutenção dos altos funcionários. No entanto, como pontua Romeiro (2017), a vista grossa feita às ilicitudes poderia mudar de figura de acordo com a origem e o status social do praticante, além do prejuízo dado aos cofres reais.

¹³⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx.32, D. 2953

o papel que os produtos produzidos em terras brasileiras desempenhavam no comércio com a Ásia ao longo do século XVIII, bem como a importância do tabaco como produto importantíssimo nessa negociação.

Em ofício de Manuel da Cunha Meneses, governador da Capitania de Pernambuco a Martinho de Melo e Castro, Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, datado de 1772, é registrada a proibição expressa acerca do desembarque de “fazendas da Ásia”, promulgada em Lisboa em 19 de junho do mesmo ano. O dito alvará determina que as naus e navios oriundos do Estado da Índia que pousem em qualquer porto de África e/ou Brasil, não possam “desembarcar fazendas da Asia”¹³⁶ de nenhuma qualidade, nem “fazer com elas negócio nos ditos portos”. Esse discurso já é bem mais flexível do que aquele adotado pela Coroa cem anos antes, de intolerância aos aportes de qualquer tipo no caminho entre Lisboa e Goa, salvo em casos de extrema emergência.

Em 1775, o governador José César de Menezes remete a Martinho de Melo e Castro ofício acerca de uma sumaca vinda do Porto de Una, com uma carregação de contrabando de fazendas, trazidas em caixa de açúcar com o selo da Alfândega da Bahia, e contendo entre diversos outros têxteis “13 peças de chita da Índia ordinária”, “555 peças de linha de Surrate” e “26 peças de chitas de Surrate”¹³⁷. A embarcação foi apreendida pelo Guarda-mor da Direção da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, e encaminhada para a dita Direção da Companhia em Pernambuco.

Mas é apenas a partir de 1776 que Pernambuco inicia seus primeiros passos no contato direto e legal com a Ásia portuguesa, com o carregamento do navio *Mariana Vitória* no Porto do Recife, a partir de uma iniciativa público-privada. Pertencente ao estrangeiro Luis Cantofer e tendo por comandante o Capitão-tenente Domingos Furtado de Mendonça, a embarcação tencionava seguir viagem para “Moka e outros portos da Ásia”¹³⁸. Sendo ordem real o carregamento de caixas de açúcar, José César de Menezes, governador da capitania, informa os administradores da Direção de Pernambuco da CGCPP e ordena aprontar os produtos e

¹³⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx 113, D. 8719

¹³⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx.121, D. 9245

¹³⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx.122, D. 9333

providenciar o abastecimento da embarcação, a qual “pela grande quantidade que já trazia de ferro, só pôde carregar seiscentas e setenta e três caixas de assucar”¹³⁹

Atesta-se aqui a grande dimensão das embarcações que percorriam a Carreira da Índia, como afirmado por autores como Boxer (1969), Pestana (2013) e Antony (2013), cujas dimensões eram responsáveis pelo grande número de naufrágios devido ao excesso de peso ultrapassado, bem como as dimensões avantajadas das embarcações. No entanto, grandes embarcações que faziam essa rota continuavam a ser produzidas, como a nau *Neptuno*, principal paquete na aposta da CGCPP em se lançar à negociação com a Ásia.

O comércio das mercadorias realizadas pela Companhia Geral tinha o fluxo e o influxo de Pernambuco para a Metrópole, cidade do Porto, Angola, Costa da Mina, Índia e, em menor escala, para as cidades de Amsterdam e Hamburgo, também foi constatado que havia constantes movimentações de navios com mercadorias, especialmente com escravos para o Rio de Janeiro, e também comercializações de outros produtos para a Bahia.¹⁴⁰

A Companhia passa então a organizar a própria expedição à Ásia, a partir de duas embarcações enviadas para essa negociação inicial em 1779: as naus *Netuno* e *Polifemo*, especialmente a primeira. Construída em Pernambuco com matéria-prima local, numa leva de sete embarcações que a CGCPP mandou construir na América, a nau *Netuno* foi lançada ao mar em 21 de agosto de 1774¹⁴¹, e em 1777, figura na *Lista dos navios que a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba possui e estão capazes para navegação* como uma embarcação prevista para fazer a rota Recife-Lisboa¹⁴². No entanto, em Lisboa é considerado apto a realizar a viagem para a Ásia e recebe autorização de Pombal para tanto.

Sendo presente a El Rey meu Senhor, que proximamente chegou de Pernambuco o Navio denominado Neptuno, que de novo foi feito naquele Porto por conta da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, e que o dito navio ela sua bondade he capaz de hir a India como Nau de Viagem ao Porto de Goa na presente monção com carga da Praça. He o mesmo Senhor servido aprovar que o dito Navio siga a referida viagem na forma do estilo mercantil¹⁴³

¹³⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx.122, D. 9333

¹⁴⁰ ANDRADE, Álvaro Pereira de. **HISTÓRIA E CONTABILIDADE - DIÁLOGOS POSSÍVEIS: O CASO DA COMPANHIA GERAL DE COMÉRCIO DE PERNAMBUCO E PARAÍBA - 1759-1775**. Recife, 2013. Tese (História) - Universidade Federal de Pernambuco, p. 298

¹⁴¹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 126, D. 9604

¹⁴² AHU_ACL_CU_015, Cx. 126, D. 9604

¹⁴³ AHU_ACL_CU_015, Cx. 143, D. 10486

Em ofício de 1775, António José de Oliveira, Comandante da Nau Netuno, remete conta dos fretes que o dito navio é carregado em direção a Goa, afirmando que “vay muito bem carregado, na mesma conta vai a coantia do dinheiro da Praça e do coral que leva para entregar na cidade de Goa”¹⁴⁴. Dentre os produtos carregados para negociação, evidencia-se a presença de 496 barris de tabaco (uma vez que a carregação é feita em Lisboa, provavelmente se trata de tabaco de primeira qualidade) e “27 caxoins de coral lavado”, além do montante em dinheiro para o comércio na praça comercial goense. De acordo com Dias (2019), tal viagem acabou iniciando apenas em 1777, e prevista para ir até a Índia, se estendeu para a China, já estabilizada após o fim da contenda entre a queda da Dinastia Ming (1368-1644) e a ascensão da Dinastia Qing (1644-1912), de origem manchu.

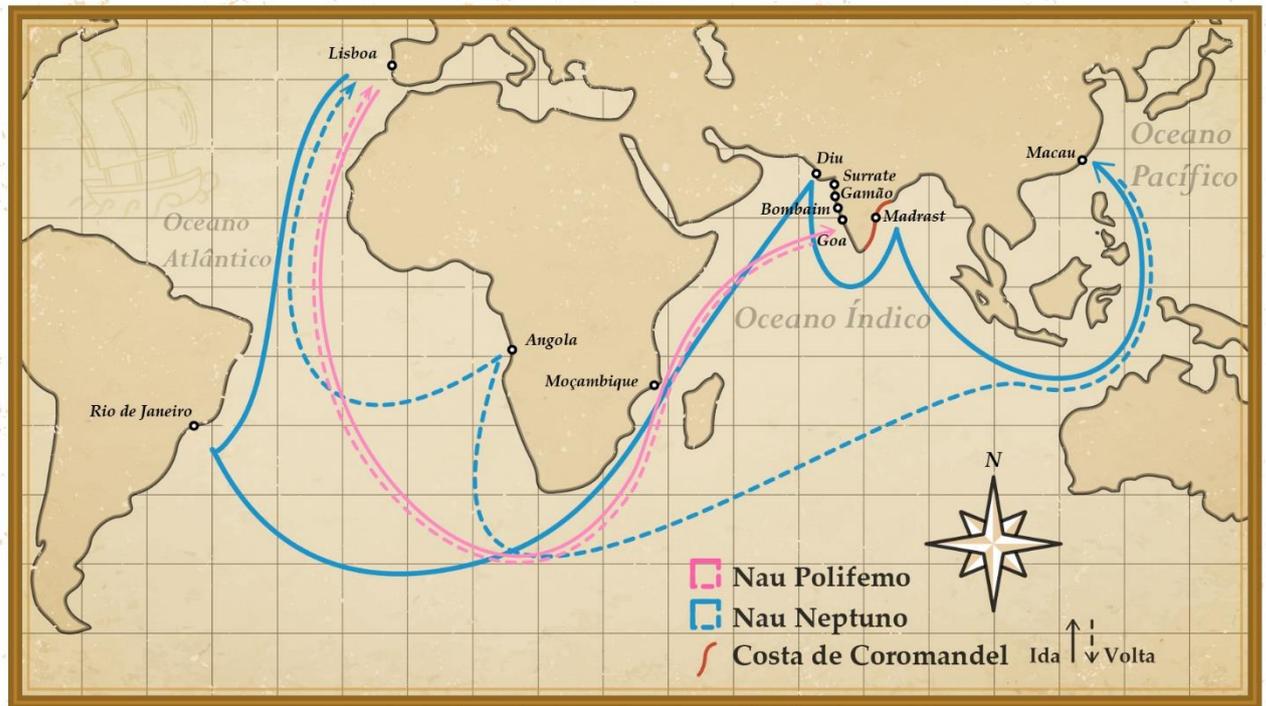
Ainda em 1775, uma lei promulgada, permitindo a todos os vassallos da coroa o direito de montar sociedades e partir para a Ásia, sem a sujeição às Juntas de comércio, o que resultou no “abuso de se animarem homens sem cabedal nem crédito a estabelecerem sociedades e empreenderem navegações para os portos da Asia a procurar a fortuna dos créditos, para carregarem com eles os seus navios, sem outro penhor que não seja o da reputação do nome português”¹⁴⁵.

Em 1777, com a morte do rei D. José I, e a ascensão da rainha D. Maria I (além do consequente afastamento do Marquês de Pombal), o caminho para a Ásia se torna mais facilitado para os negociantes individuais. No entanto, a CGCPP, ainda colhendo os frutos e prestes a perder o monopólio previsto de vinte anos, envia a Nau Neptuno a outra viagem para a Ásia, sendo esta a última realizada com a Companhia ainda em ativo funcionamento.

¹⁴⁴ AHU_ACL_CU_015, Cx. 119, D. 9098

¹⁴⁵ AHU_ACL_CU_015, Cx. 142, D. 10459

Figura 3. Mapa da Negociação das naus Neptuno e Polifemo (1779)



FONTE: A autora, 2021

De acordo com o *Rezumo demonstrativo da Negociação que a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba fez para a Azia no anno de 1779*, a dita embarcação comercializou nos portos da Costa do Malabar, Coromandel e Bengala, além de Bombaim e Diu¹⁴⁶, e chega a Lisboa em 1781. Do montante total da venda das fazendas obtidas na negociação, uma parte era legada à Companhia, e a outra parte dizia respeito aos comerciantes particulares que investiram na dita negociação.

¹⁴⁶ AHU_ACL_CU_015, Cx. 135, D. 10115

Quadro 2. Montante total das vendas de fazendas na Negociação da Ásia, 1779¹⁴⁷

Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba	Vendas de particulares	Total (em réis)
469.056.203	318.688.338	787.744.541

FONTE: Arquivo Histórico Ultramarino

O sobrecarga da negociação, Félix José da Costa, remete “de Surrate e outros Portos ao Norte de Goa”¹⁴⁸ fazendas têxteis, “próprias para a Costa de África”, relembrando o caráter de importância dos tecidos indianos dentro do mercado de escravos, principal ordenação financeira da CGCPP. Uma das principais diretrizes dadas ao sobrecarga da embarcação era a liberdade de comercializar os produtos da maneira que lhe parecesse mais adequada, nos portos em que lhe aprouvesse, com a condição de amplificar ao máximo os lucros a serem obtidos com esta negociação. Sendo assim, o mesmo tomou letras de risco em Calcutá e Madrast, totalizando aproximadamente 148.051.789 réis.

Em Calcutá as condições de pagamento das letras de risco tomadas eram de dez meses após a chegada do navio a Lisboa (24 penes por rúpia corrente), acrescidos de 12% de juros pelo risco. Destes dez meses, quatro eram isentos de juros e 5% ao ano era cobrado pelos seis meses restantes.

Já em Madrast, o tempo de espera era de seis meses após a chegada em Lisboa, dos quais três meses não possuíam juros, e três retinham juros de 5% ao ano, acrescidos de 20% de risco e o pagode regulado a 8 xelins, a serem pagos pelo câmbio de Londres, por ocasião do seu vencimento.

¹⁴⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 135, D. 10115

¹⁴⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 135, D. 10115

Quadro 3. Venda total das fazendas de particulares na Negociação de 1779¹⁴⁹

Nome	Valor (em réis)
Dionísio Ferreira Portugal	11.004.030
Félix José da Costa	43.295.980
Eugênio Polyart	17.833.100
João Gomes Loureiro	10.352.516
Manoel da Silva Ferreira	1.185.550
Custódio de Azevedo Rendo	18.373.600
Bento José de Miranda	3.945.000
José Francisco & Companhia	5.806.200
Purry Melisk e de Visme	1.540.140
Vallere Peres	9.246.140
Francisco Antônio Xavier	9.656.720
Francisco José Bandeira	483.950
Pantaleão da Silva Braga	2.671.692
Joaquim Pedro Quintella	39.305.200
Manoel Jacinto da Costa	579.160
Rafael da Silva Braga	1.622.240
Pasley & Companhia	123.654.360
TOTAL	318.688.338

¹⁴⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 135, D. 10115

A partir dos dados referentes à Negociação de 1779, é possível inferir como a política pombalina de utilização da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba para avultar as negociações com a Ásia é um sucesso, tendo em vista a realização de outras viagens. Em 1778 iniciam-se os procedimentos de compra da Nau Nossa Senhora da Conceição, bem como a construção do navio Príncipe do Brazil, enviados em 1782 nos mesmos termos à Ásia, para repetir o sucesso da negociação das embarcações Netuno e Polifemo. O lucro líquido total da negociação de 1779 foi de 122.923.125 réis.

Por ocasião do fim do monopólio em 1780, e da extinção da CGCPP em abril deste ano, uma Junta de Liquidação foi formada, e mesmo com o fim da companhia, uma série de empreendimentos continuam a ser encaminhados e administrados por esta junta. Dentre esses estava a negociação com a Ásia, tão rentável pelos produtos adquiridos para redistribuição e/ou venda na Casa da Índia, quanto pelas *fazendas de negro*, utilizadas no comércio de cativos já trabalhado anteriormente.

A Companhia não podia simplesmente fechar suas portas, pois o ‘civil progresso deste novo giro’ fez a CGCPP adquirir grande crédito em todas as praças do Oriente, ‘mandando-se novamente girar para os Portos da Ásia aquela soma que se está devendo aos Depósito Público e os avanços que esta tem produzido nas expostas negociações, a fim de se multiplicarem os interesses da Companhia’¹⁵⁰

Uma vez que a negociação empreendida pela Nau Netuno custeou apenas em Angola, Rio de Janeiro e Benguela, percebe-se que muito embora a Direção se localizasse no Recife, evitou-se aportar na capitania de Pernambuco. Esta decisão pode ser um reflexo da política da Junta de Lisboa de concentrar na capital os resultados das negociações da CGCPP, e evitar os portos de Pernambuco e Paraíba pode ter sido uma forma de evitar que as fazendas da Ásia tocassem o solo pernambucano, uma vez que são remetidas a esta capitania algumas das fazendas asiáticas. Se pode concluir então, que muito embora a negociação com a Ásia a partir da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba tenha sido um sucesso para os investidores e realizada com algumas das mercadorias produzidas na dita capitania, nenhum benefício foi estabelecido para esta, e a Junta de Lisboa optou por controlar o fluxo das mercadorias asiáticas, a serem liquidadas na Casa da Índia.

¹⁵⁰DIAS, Thiago Alves. **Os negócios de uma companhia colonial: A Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba e os negócios da china (1759-1783)**. Afro-Ásia, Salvador, n. 59, p. 131-167, 2019, p. 165

Sendo assim, a política pombalina de direcionar o capital brasileiro ao Reino seguiu sendo aplicada pela CGCPP mesmo após sua saída do cenário político, demonstrando assim o quão atrelada estava a dita Companhia aos direcionamentos econômicos do Marquês de Pombal, em detrimento da abertura dos mercados intracoloniais que foi executada por D. Maria I ao fim do século XVIII, e que perduram até o início do século XIX.

4 INTRACOLONIALIDADE E O COMÉRCIO DIRETO ENTRE PERNAMBUCO E A ÁSIA

A crença geral de que as colônias simplesmente seguiram o ritmo da mãe-pátria como unidades passivas já não é mais aceitável. Este estudo mostrou que apesar da prerrogativa da metrópole de tomar decisões sobre as políticas a seguir, as colônias foram capazes de pressionar Lisboa para aceitar as práticas por elas adotadas. Por outro lado, quando Portugal adotava uma medida específica para a gerência das atividades das colônias, fora da interface bilateral, elas encontraram latitude para a interação intracolonial.¹⁵¹

4.1 A Ásia Portuguesa entre os séculos XVIII-XIX

Em ampla decadência após o século XVII devido a fatores internos e externos¹⁵², o Estado da Índia, especialmente Goa, enfrentou no século XVIII inúmeras agruras e intempéries. A partir da segunda metade do século, no período pombalino, Portugal ensaia tentativas de reavivar a economia da Ásia Portuguesa, principalmente através de incentivos a viagens e negociações partindo de Lisboa com destino à Ásia, onde particulares aventuravam seus investimentos com relativo retorno financeiro. As viagens fretadas por companhias de comércio entram diretamente nessa conjuntura¹⁵³.

A ocupação de Bassein – capital da Província do Norte, na Índia – pelo Império Maratha em 1739 impactou diretamente no controle português sobre essas regiões, que neste momento eram centros econômicos e urbanos importantes, dada a degradação e o abandono em que se encontrava a cidade de Goa desde o final do século XVII. Sendo assim, Goa perde um fornecimento substancial de provisões, das quais a cidade sempre teve grande carestia, embora no século XVIII haja certo aumento na atividade agrícola, em detrimento do comércio.

Mesmo durante seu processo de ruralização, Goa continuou a ser um grande entreposto econômico: as redes comerciais alcançavam quase todo o Índico e chegavam até o Atlântico

¹⁵¹ ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais: Goa-Bahia : 1675-1825**. Brasília: FUNAG, 2013, p. 48

¹⁵² Dentre os fatores internos, pode-se colocar a crise do Estado da Índia durante o século XVII, motivada pelas dificuldades administrativas e fiscais por questões geográficas e burocráticas, bem como a oscilação internacional dos preços de especiarias devido à concorrência, além de epidemias, doenças e fome que enfraqueceram o. Como fatores externos, a reação e resistência de reinos asiáticos, bem como a concorrência holandesa e britânica e os frequentes ataques às feitorias e fortalezas lusitanas (muitas vezes com o apoio fundamental dos Estados locais).

¹⁵³ Destacam-se aqui as viagens realizadas pela Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba – um dos objetos deste trabalho – bem como a viagem realizada pela Companhia do Grão-Pará e Maranhão, ambas no último quartel do século XVIII.

perpassando a África e a América¹⁵⁴. Entre o final do século XVIII e os primeiros anos do século XIX, tem-se uma conjuntura ultramarina que facilita imensamente os processos de intracolonialidade, a exemplo da abertura dos portos brasileiros e intensificação da presença estrangeira nestes, o intenso comércio na costa africana e os grandes mercados e comerciantes asiáticos.

Nessa conjuntura, Goa atua também como uma espécie de centro de redistribuição de mercadorias brasileiras e portuguesas a outros mercados na Ásia, ou o caminho inverso, concentrar mercadorias de outros pontos e despachá-las para o Atlântico. E além de figuras já carimbadas na historiografia tradicional, como os luso-indianos ou os reinóis que se aventuravam no comércio particular interasiático, é importante salientar também a participação de famílias nativas¹⁵⁵ nesse processo, como os brâmanes Sarawast de Goa¹⁵⁶, com famílias tradicionais e já bem estabelecidas disputando mercados com seus negócios privados, especialmente no ramo têxtil, em alta procura no mercado colonial internacional.

Os produtos de origem asiática exportados para o mercado internacional, em especial para o ultramarino português, diferiam entre si na qualidade, na quantidade e no objetivo: se por um lado temos a opulência das sedas, caxemiras e tecidos nobres, junto com a porcelana *Imari* japonesas, ou as faianças *Qing* chinesas, por outro lado temos as “fazendas de negro”¹⁵⁷, tecidos de menor qualidade produzidos em massa em regiões como Bengala, Gujarat ou a Costa de Coromandel¹⁵⁸, comumente utilizados no tráfico de escravizados. Os negociantes indianos que se firmaram no comércio particular davam preferência aos tecidos mais baratos dessas localidades, de maior quantidade, menor custo e maior escoamento nos mercados americanos e europeus, em detrimento das fazendas produzidas em Goa, que se firma como o centro de uma rota de redistribuição de mercadorias (a nível quase global).

¹⁵⁴ MALEKANDATHIL, P. **Economic Processes, Ruralisation, and Ethnic Mutation. A Study on the Changing Meanings of Lusitanian Space in India, 1780-1840.** *Itinerario*, 35(2), 45-62, 2011.

doi:10.1017/S0165115311000283, p. 50

¹⁵⁵ Idem, p. 50

¹⁵⁶ Dentre esse grupo de grandes famílias comerciantes, destaca-se neste trabalho a atuação da família Mhamai-Kamat, já mencionada anteriormente e também listada por Malekandathil.

¹⁵⁷ FERREIRA, Roquinaldo. **Dinâmica do comércio intracolonial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII).** In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. *O Antigo Regime nos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa.* Editora José Olympio, v. 3, f. 234, 2001, p. 352

¹⁵⁸ MALEKANDATHIL, P. **Economic Processes, Ruralisation, and Ethnic Mutation. A Study on the Changing Meanings of Lusitanian Space in India, 1780-1840.** *Itinerario*, 35(2), 45-62, 2011. doi:10.1017/S0165115311000283p. 51-52

Já em Macau, o século XVIII marca um período de adaptação após uma mudança radical na configuração e organização do império após a queda da dinastia Ming em 1644 e ascensão da dinastia Qing. Tendo em vista a predominância étnica e cultural *han* na formação da China, vale sublinhar que a dinastia Ming é a última *han* a dominar a China, tendo sido precedida por uma dinastia de origem mongol (os Yuan, entre 1271 e 1378) e sucedida pelos Qing de origem manchu.

De maneira geral, quase todas as dinastias chinesas (mesmo as de origem estrangeira) mantiveram a estrutura do Estado baseada no confucionismo e no legalismo, partindo da lógica do Mandato do Céu para legitimar o poder imperial e a estrutura de concursos para os ministros e mandarins. Em relação ao comércio, a dinastia Qing buscou desenvolver e estimular essa atividade, especialmente durante o reinado dos imperadores Kangxi 康熙帝(1654-1722) e Qianlong 乾隆帝 (1711-1799)¹⁵⁹.

Em relação a Macau, a diretriz adotada pelos Ming foi a de ceder o território de Macau, num sistema de subordinação aos interesses do monarca, embora garantindo relativa submissão a Beijing, com interesse no fluxo de impostos gerados. Sendo assim, a supervisão muito próxima, bem como a manutenção de mandarins e fortalezas (com destaque para a fortaleza de Qian Shan¹⁶⁰) foi mantida pelos Qing, que aproveita para fortalecer e reafirmar a soberania imperial, não só do ponto de vista fiscal, de acordo com Qichen (2000), “qualquer residente português que cometer crime em Macau é sujeito ao julgamento, revisão, supervisão e cumprimento de pena pelos funcionários chineses”¹⁶¹

Sendo assim, o século XVIII em Macau representou um momento de adequação e barganha entre a administração lusa e o império Qing, demandando menos mandarins intervindo na cidade, que deveria ter maior jurisdição política e indo na direção contrária dos interesses chineses, que encaravam com desconfiança o empréstimo da terra a “bárbaros estrangeiros”, em suas próprias palavras, como pontua Rêgo (2019)¹⁶².

¹⁵⁹ RÊGO, Débora Lopes do. “**Ocidentais a serviço do Imperador**” : requisitando missionários para a corte em Beijing, 1781-1785. Dissertação (História) – Universidade Federal de Pernambuco, 2019, p. 43

¹⁶⁰ QICHEN, Huang. **O EXERCÍCIO DA SOBERANIA E DA ADMINISTRAÇÃO POR PARTE DO GOVERNO CHINÊS EM MACAU ENTRE O SÉCULO XVI E OS MEADOS DO SÉCULO XIX**. Administração, v. XIII, n. 48, 2000-2002, p. 658

¹⁶¹ QICHEN, Huang. **O EXERCÍCIO DA SOBERANIA E DA ADMINISTRAÇÃO POR PARTE DO GOVERNO CHINÊS EM MACAU ENTRE O SÉCULO XVI E OS MEADOS DO SÉCULO XIX**. Administração, v. XIII, n. 48, 2000-2002, p. 659

¹⁶² RÊGO, Débora Lopes do. “**Ocidentais a serviço do Imperador**” : requisitando missionários para a corte em Beijing, 1781-1785. Dissertação (História) – Universidade Federal de Pernambuco, 2019, p. 45

À medida que os anos passaram, entendeu-se que lidar comercialmente com europeus envolvia também um verdadeiro risco militar. No momento em que as defesas se demonstrassem vulneráveis, uma invasão e tentativa de conquista dos territórios ao sul poderia ocorrer. Diversos eventos ao longo dos anos, principalmente com holandeses e ingleses, reafirmaram esta crença. Os próprios portugueses chegaram a cogitar a conquista da China em alguns momentos.

Percebe-se o claro entendimento de que Macau não havia sido cedida aos portugueses, eles estavam apenas permitidos permanecerem. Contrariando a visão de diversos documentos portugueses, que se referiam à Cidade do Nome de Deus como uma possessão portuguesa.¹⁶³

Já no Sudeste Asiático, a presença lusitana sempre foi diminuta, representada a partir de pequenas comunidades portuguesas. A maior parte dos produtos exportados dessa região constava de especiarias, tecidos e sedas, além de porcelanas¹⁶⁴. A maior parte das possessões nessa área acabaram por ser perdidas para os holandeses durante os ataques orquestrados no século XVII, e muitos portugueses se aventuravam nessas terras e águas em busca do enriquecimento próprio, muitas vezes engrossando as fileiras de piratas e corsários historicamente ativos nessa região.

4.2 O período mariano e a liquidação das fazendas da Companhia

Há certo consenso entre os autores que trabalham direta ou indiretamente com a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, de que o empreendimento rendeu muito mais prejuízos do que lucros, sendo gestado já como uma manobra de redirecionamento de capital e ostensivamente utilizada como meio de enriquecimento de particulares.

Após o fim de seu monopólio em 1780, inicia-se o longo processo de dissolução da Companhia, já em declínio desde a década de 1760. Como parte desse processo, criou-se uma Junta de Arrecadação dos Fundos da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, com a função de fazer a cobrança dos devedores da dita companhia, bem como a administração de seus bens e até o investimento do cabedal da CGCPP como forma de garantir mais lucros aos acionistas.

Uma das ações tomadas para maximizar esses lucros foi o envio de negociações à Ásia, que embora em decadência desde o século XVII, ainda representava uma grande oportunidade para comerciantes particulares.

¹⁶³ Idem, p. 46

¹⁶⁴ SOUZA, George Bryan. **Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea C. 1630-1754**. Cambridge: Cambridge University Press, 1986, p. 111

Um empreendimento pombalino, a Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba começa a declinar diretamente após a queda do Marquês, em 1777, e esse declínio se acentua após o fim do seu monopólio em 1780, como previsto na instituição da própria companhia, em 1759.

Muitos dos colaboradores e homens de confiança mais leais ao ditador [Pombal] foram dispensados, mas alguns dos mais importantes foram mantidos, incluindo o [Secretário de Estado da Marinha e Ultramar] Martinho de Melo e Castro¹⁶⁵

Muito embora autores como Boxer, alinhados às redes inglesas de estudos coloniais, tendam a sublinhar com mais afinco as particularidades despóticas de Pombal, também reconhecem a utilidade de algumas medidas e do pessoal efetivado por este, a exemplo de Martinho de Melo e Castro, figura muito atuante no governo do ultramar durante o último quartel do século XVIII. Érika Dias, em artigo de 2011, se debruçou um pouco sobre essa figura de tanta importância dentro da correspondência administrativa envolvendo a CGCPP, especialmente em seus últimos anos de funcionamento e no processo de extinção da dita companhia.

A partir das correspondências trocadas entre os deputados da Junta e a Coroa, é possível vislumbrar certas burocracias para a liquidação dos rendimentos obtidos pela negociação com a Ásia. Com a chegada da nau Neptuno no porto de Lisboa em 31 de agosto de 1781 e a decisão de leiloar os produtos vindos dos portos da Ásia, a Junta de Administração dos Fundos da Companhia de Pernambuco solicitou que o leilão fosse realizado na casa de despacho da dita companhia, em detrimento da Casa da Índia, como seria o esperado, de acordo com uma resolução anterior¹⁶⁶ mencionada por Maurício José Cremer Vanzeller.

Ainda em agosto de 1781, a mesma Junta de Administração remeteu petição de mercê da espera dos direitos das fazendas transportadas pelo navio Príncipe do Brasil¹⁶⁷, que se

¹⁶⁵ BOXER, *the seaborne empire*, p. 195

¹⁶⁶ Em carta de 27 de outubro de 1781, Maurício José Cremer Vanzeller retruca o argumento da Junta de Administração valer-se do leilão realizado pela Companhia do Grão-Pará em sua própria casa de despacho, afirmando que “*Quanto a o que alegam de que a Companhia do Pará fizera o leylão na sua Casa do despacho da Nau Malaya*que lhes viera da China, devo expor a V. Ex^a que para o dito leylão se não precisou licença de sua Magestade por ser esta venda muito anterior à resolução que faz o embarço desta*”(AHU_ACL_CU_015,Cx. 142, D. 10459). Muito embora a resolução não seja citada em detalhes ou referenciada, a afirmação de Vanzeller demonstra um pouco do embate burocrático nos primeiros anos da administração pós-Pombal, bem como a sobreposição de leis, emendas e resoluções jurídicas, partindo de casos progressos, como este da Companhia do Grão-Pará.

¹⁶⁷ Embarcação auxiliar da nau Conceição, enviada na segunda negociação da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba para a Ásia, remetida já após o final da vigência do monopólio da dita companhia.

encontrava em seu retorno da Ásia, com destino a Lisboa. Outra solicitação da junta, de que “para todas as mais que da Azia vierem da conta da mesma Companhia, sejam vindas em navios próprios della, ou em quaisquer outros de particulares”¹⁶⁸, demonstrando assim o interesse dos acionistas em possíveis novas negociações com destino à Ásia.

enquanto nas últimas décadas do século XVII e durante o século XVIII houve plenas manifestações da decadência do Estado da Índia como entidade institucional, militar, administrativa e comercial sob auspícios reais, paralelamente criaram-se magníficas oportunidades para empreiteiros particulares portugueses ganharem fortunas no comércio intraasiático. Mesmo Portugal e o próprio Estado da Índia conseguiram tirar algum proveito desse clima de oportunidades e favorável a empreendimentos¹⁶⁹

Em outubro do mesmo ano, a junta dá conta da chegada das duas embarcações saídas de Lisboa em 1779, e relembra o direito de seis meses de espera até o pagamento dos direitos das fazendas, lotadas nos armazéns da Casa da Índia. O leilão dos produtos acaba por ser realizado na casa de despacho da companhia, apesar da oposição de algumas figuras internas, como Maurício Vanzeller, mencionado anteriormente.

Acerca do último quartel do século XVIII e as tentativas de reconexão e reestruturação do Estado da Índia, Roquinaldo Ferreira (2001) sublinha o rigor de Lisboa em proibir viagens diretas para a Ásia a partir do território ultramarino, e afirma que esse rigor “se refletiu no renascimento dos contatos marítimos diretos entre Portugal e o Oriente. Entre 1777 e 1787, pelo menos 91 navios zarparam de Lisboa para Goa e Diu, além de outros pontos do Oriente, como Macau e Bengala”¹⁷⁰. Esse momento coincide com o exato recorte temporal que foram realizadas as duas viagens de negociação da CGCPP com a Ásia, sendo o último suspiro dessa tentativa de renovação das redes Lisboa-Ásia e do enriquecimento de comerciantes metropolitanos num contexto em que os negócios de particulares diretamente com o Índico se tornavam mais rentáveis e palpáveis do que as iniciativas estatais. No entanto, isso não implica dizer que não houvesse um interesse direto da Coroa nos empreendimentos da CGCPP (e de seu longo processo de liquidação).

4.3 A transferência da Corte, os processos de reabertura do comércio e a intracolonialidade

¹⁶⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 141, D. 10411

¹⁶⁹ RUSSEL-WOOD, A. J. R. **A dinâmica da presença brasileira no Índico e no Oriente. Séculos XVI-XIX**. In: Topoi, Rio de Janeiro, set. 2001, p. 22

¹⁷⁰ FERREIRA, Roquinaldo. **Dinâmica do comércio intracolonial: Geribitas, panos asiáticos e guerra no tráfico angolano de escravos (século XVIII)**. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. **O Antigo Regime nos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa**. Editora José Olympio, v. 3, f. 234, 2001, p. 162

O período pós-pombalino reservou muitas surpresas do ponto de vista geopolítico. Sendo o final do século XVIII e início do século XIX o período conhecido como “era das revoluções”, como intitula o célebre Hobsbawn. Dentre os memoráveis acontecimentos deste momento, vale destacar um que impacta diretamente nos rumos da América Portuguesa: a expansão napoleônica.

A despeito de suas políticas econômicas protecionistas, Pombal manteve Portugal diplomaticamente em bons termos com a Inglaterra, cedendo em diversos acordos¹⁷¹. Após a morte do rei José I e sua consequente queda em 1777, Pombal deixa como legado econômico um processo de estímulo à formação e ascensão de uma classe de grandes comerciantes no Reino, além de um esforço de desassociar a atividade mercante da noção de defeito mecânico. Um legado que a rainha D. Maria I não fez tanta questão de desmanchar, mas sim de reciclar e reformar, especialmente no que diz respeito às leis de fisco e impostos.

A chegada da corte portuguesa ao Brasil marcou na historiografia lusitana, o início do processo de declínio da monarquia portuguesa¹⁷², que segundo Costa, Lains e Miranda (2011) estava diretamente atrelado ao desenvolvimento da economia nacional em um contexto de industrialização das potências europeias, com evidente destaque para a Inglaterra, principal parceiro comercial de Lisboa.

Frente às pretensões napoleônicas e à invasão de Portugal pela França, a retirada da família real portuguesa para o Brasil recebeu inúmeras interpretações historiográficas, algumas de cunho até moral, representando a ação como um ato de “covardia”, embora outras vertentes vejam nisso certa subserviência aos interesses ingleses, que auxiliaram todo o processo de saída da corte e instalação dessa no Brasil (Costa et al, 2011)¹⁷³. No entanto, a mudança do centro administrativo da monarquia portuguesa de Lisboa para Salvador e posteriormente, Rio de Janeiro, impactou diretamente as pretensões napoleônicas, uma vez que a Coroa continuou a reinar do além-mar.

Como primeira concessão aos interesses britânicos, o ainda príncipe regente D. João promulga a abertura dos portos às nações amigas, decisão que repercutiu de maneira direta nas praças comerciais brasileiras, agora capazes de mercadejar com negociantes estrangeiros sem

¹⁷¹ BOXER, Charles Ralph. **The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825**. 2. ed. Londres: Hutchinson & co, 1969, p. 185

¹⁷² COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. **História económica de Portugal, 1143-2010**. 2. ed. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2012, p. 289

¹⁷³ COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. **História económica de Portugal, 1143-2010**. 2. ed. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2012, p. 291

ficar à sombra da ilicitude. Muito embora linhas mais tradicionais de análise econômica creditem a abertura dos portos brasileiros pelo declínio da exportação das manufaturas portuguesas, um olhar mais atento revela que ao final do século XVIII, essas exportações para o Brasil já se encontravam em derrocada. Em 1799, a balança de exportação das manufaturas portuguesas à América entrava em seu auge (pouco mais de 5000 contos de réis) e começava a despencar, chegando a quase 4000 contos de réis na virada do século, com algumas pequenas recuperações, despencando abruptamente entre 1808 e 1809 para quase zero em números oficiais¹⁷⁴.

A transferência da Corte portuguesa ao Brasil foi acompanhada de uma reforma fiscal, buscando aumentar a arrecadação de impostos, criando uma espécie de “furor tributário”, nas palavras de Mattos (2016), além das reformas estruturais, burocráticas e econômicas. As mudanças e promulgações reais nesse momento são significativas e entram num rol de disputas pelo uso político da história colonial brasileira. Autores como Varnhagen, Caio Prado Jr. e Celso Furtado desenvolveram análises acerca dos impactos dessa medida e quais as intencionalidades além de uma concessão aos interesses ingleses, uma vez que os grupos mercantis do Reino também demandavam o comércio franco.

Ora compreendida como um prenúncio do processo que culminou na Independência em 1822, ora como marco definidor da supressão do sistema colonial, a assinatura da Carta Régia de janeiro de 1808 ainda hoje nos tem sido apresentada enquanto fato definido e irredutível, perfeitamente encadeado aos demais eventos que compõem a cronologia consagrada do processo de formação da nacionalidade e do Estado brasileiros¹⁷⁵

O processo de abertura dos portos é creditado pelo historiador e diplomata Manuel de Oliveira Lima em 1908 como uma medida que acabou por facilitar os interesses ingleses e de “grupos radicados no Brasil, enquanto que, em Portugal, os efeitos seriam drásticos para o comércio e para a indústria”¹⁷⁶. Dentre esses grupos radicados podemos destacar possivelmente os grupos mercantes já mencionados e trabalhados no capítulo anterior, homens de grosso trato cujos negócios são ampliados a partir da possibilidade de explorar novos mercados a partir do âmbito da legalidade.

¹⁷⁴ COSTA et al, p. 297

¹⁷⁵ MATTOS, Renato de. **Versões e interpretações: revisitando a historiografia sobre a abertura dos portos brasileiros (1808)**. HISTORELo Revista de Historia Regional y Local, Medellín, v. 9, n. 17, junho 2017, p. 477

¹⁷⁶ MATTOS, Renato de. **Versões e interpretações: revisitando a historiografia sobre a abertura dos portos brasileiros (1808)**. HISTORELo Revista de Historia Regional y Local, Medellín, v. 9, n. 17, junho 2017.p. 481

Além da abertura dos portos, outro processo que favorece as praças mercantis brasileiras é certamente o afrouxamento gradual (especialmente a partir do último quartel do século XVIII) das proibições acerca do comércio e escalas envolvendo os territórios ultramarinos, e a Carreira da Índia. Tendo em vista a decadência do Estado da Índia no século XVII e as tentativas de reparação do controle, comércio e contato entre o reino e as valiosas possessões asiáticas no século XVIII (muito embora a *Carreira do Brasil* tenha se tornado mais rentável especialmente após o *boom* do ouro nas Minas Gerais), o final de setecentos foi marcado pela promulgação de alvarás e autorizações promovendo o comércio e as baldeações intracoloniais, embora visando o favorecimento dos negociantes particulares advindos do Reino.

Em 1790, o governador da capitania de Pernambuco, Tomás José de Melo, recebe um ofício informando uma petição dos negociantes da Corte acerca das dúvidas do Juiz da Alfândega do Recife, sobre a execução de um alvará de 27 de maio de 1789, “porque houve por bem em benefício do Commercio da India, Brasil e Costa de Africa regular os direitos que deviam pagar nesta capital e no Brasil as fazendas vindas de Goa e outros portos da Costa de Malabar”¹⁷⁷. Em resposta, o governador afirma ter repassado as instruções, bem como ordenado levantar as fianças pagas pelos despachantes de mercadorias cobertas pelo alvará, uma vez que este ainda não teria chegado à capitania, demonstrando como a regulação pretendida pela coroa ainda esbarrava na distância geográfica.

O próprio Juiz da Alfândega afirma que no desconhecimento do tal alvará, exigiu as fianças usualmente cobradas aos comerciantes que pretendiam despachar fazendas destas qualidades¹⁷⁸. A entrada destas fazendas demonstra a existência de um sólido mercado para os produtos asiáticos, embora não identifique diretamente os comerciantes e nem discrimine as fazendas, de maneira que algumas hipóteses podem ser lançadas a partir dessa documentação: estes comerciantes são oriundos da capitania de Pernambuco, são estrangeiros ou reinóis? Essas fazendas chegam à Alfândega diretamente do Índico ou são oriundas dos armazéns lisboetas? Uma discriminação mais detalhada dessas fianças poderia elucidar algumas questões sobre as redes de escoamento de produtos asiáticos para a capitania de Pernambuco.

A reclamação surge a partir de negociantes da corte que teriam remetido ao porto do Recife “algumas fazendas da Costa do Malabar”, que de acordo com o alvará de 1789, deveriam estar isentas de todos os direitos alfandegários¹⁷⁹. Tendo em vista a Costa do Malabar enquanto

¹⁷⁷ AHU_ACL_CU_015, Cx. 174, D. 12213

¹⁷⁸ AHU_ACL_CU_015, Cx. 174, D. 12252

¹⁷⁹ AHU_ACL_CU_015, Cx. 174, D. 12252

uma região rica em especiarias e têxteis, contanto com cidades importantes como Cochim e Calicute, podemos supor a predominância desses produtos nos envios ao porto do Recife. Essa hipótese pode ser fortalecida ao se levar em conta a importância já mencionada desses produtos dentro do tráfico de escravizados na costa africana e a voluptuosa importância desse tráfico dentro da economia da capitania de Pernambuco. Em 1795, o mesmo governador Tomás José de Melo dá conta de um alvará de 1794, que busca ampliar os três primeiros parágrafos de outro documento régio de janeiro de 1783, a favor das baldeações para a navegação da Ásia¹⁸⁰.

Em 1815, o tenente Custódio José da Silva Menezes, em carta ao Secretário da Marinha e Ultramar e dos Negócios Estrangeiros e de Guerra, dá conta da chegada no Rio de Janeiro da nau Oceano, cujos gêneros são descarregados, e a dita nau segue viagem em pouco tempo, com destino à Ásia¹⁸¹. O processo de abertura dos portos diminuiu o tempo das viagens, uma vez que a livre baldeação facilitava o embarque e desembarque das naus, não mais limitadas a determinados portos pela burocracia das proibições.

Sendo assim, do ponto de vista da entrada de produtos asiáticos, bem como da baldeação de embarcações realizando a rota da Carreira da Índia, a abertura dos portos promovida em 1808 apenas facilita ainda mais o contato direto e indireto da capitania de Pernambuco com a Ásia, sempre levando em consideração a costa africana enquanto intermediário ou mercado de destino dos produtos orientais.

4.4 Intracolonialidade, fazendas da Ásia e o tráfico de escravizados

Levando-se em consideração o caráter global da expansão ultramarina portuguesa e seus impactos e intersecções, torna-se mais palpável compreender a necessidade de estudos sobre as redes comerciais lusitanas que atravessem não apenas o recorte geográfico pretendido (América, África ou Ásia portuguesas) mas que também levem em consideração os contatos e redes estabelecidos intracolonialmente.

O conceito de intracolonialidade é central nas discussões historiográficas mais recentes envolvendo o império ultramarino português. A dissolução de noções de centralização das redes (comerciais, demográficas e administrativas) abre espaço para destrinchar o intenso intercâmbio entre as possessões portuguesas na América, África e Ásia. Embora não com a noção contemporânea aplicada ao termo, a intensa troca cultural e econômica entre essas possessões já era reconhecida, a exemplo de uma minuta do Secretário de Estado da Marinha e

¹⁸⁰ AHU_ACL_CU_015, Cx. 192, D. 13229

¹⁸¹ AHU_ACL_CU_035, Cx. 24, D. 2048

Ulamar, Martinho de Melo e Castro, em 1777, na qual o dito funcionário sublinhou a independência econômica do Brasil em relação a Portugal. O tom usado pelo secretário alerta para a ameaça que a relativa independência econômica brasileira figurava para os mercados e mercadores metropolitanos.

Parte do motivo para essa independência se encontra justamente na facilidade de acessar os mercados intracoloniais que a costa brasileira proporcionava, facilitando principalmente o contato com a costa ocidental da África, mercado valiosíssimo não só para Portugal, mas também para as praças comerciais brasileiras, com destaque para as praças de Salvador, Recife e Rio de Janeiro. Essa facilidade geográfica impacta as redes de influência a tal ponto que “no Reyno e Estados de Angolla não tem Portugal mais que o simples domínio, porque o útil delle passa todo para as mãos dos americanos”¹⁸²

E já que sem a devida reflexão à mesma regra, temos permitido aos americanos de introduzirem em Angolla não só as producções do seu próprio continente, mas também os generos e fazendas manufacturados na Europa, com que se tem feito senhores de todo o commercio e navegação da Costa da Mina e Reyno de Angolla. Não há vazão/razão* nem motivo algum para também lho permitirmos a introdução das fazendas da Ásia, principalmente sendo ellas o único meyo que pode ter Portugal para restabelecer de alguma sorte seu commercio e navegação para o ditto reyno de Angolla¹⁸³

Martinho de Melo e Castro demonstra parte do protecionismo lisboeta aos moldes pombalinos, buscando meios de refrear a influência e o poder brasileiros em meio às redes de comércio intracoloniais e buscando redirecionar o capital americano para os cofres do Reino. Dentro dessa premissa, o fortalecimento dos mercados intracoloniais representa uma ameaça direta à economia portuguesa, cada vez mais dependente dos rendimentos ultramarinos, especialmente no que diz respeito a dois ramos direta e indiretamente ligados: o tráfico de escravizados e a comercialização das fazendas asiáticas.

Um ponto imprescindível para a análise das trocas comerciais envolvendo têxteis indianos, marfim africano e escravizados é a compreensão de que as redes de negócio envolvendo a Índia e a costa Swahili são absolutamente anteriores à chegada portuguesa no Oceano Índico. De acordo com Lobato (1995), há certo apagamento historiográfico acerca das relações comerciais entre a Índia e a África, não apenas partindo de uma lógica eurocentrada, mas também de valorização da presença islâmica nessa costa, a partir de relatos de viajantes e geógrafos árabes que “privilegiam as relações da costa africana com o Mar Vermelho e o Médio

¹⁸² AHU_ACL_CU_003, Cx. 23, D. 1976

¹⁸³ AHU_ACL_CU_003, Cx. 23, D. 1976

Oriente em geral”¹⁸⁴. No entanto, esforços recentes têm trazido à tona pormenores da presença de mercadores indianos em solo africano, muito embora a economia indiana não possuísse grande dependência do escoamento para esse mercado¹⁸⁵.

A chegada lusitana e o processo de dominação do comércio marítimo levaram Portugal a tentar ao máximo regular a negociação entre esses dois pontos e controlar esse fluxo de produtos, estabelecendo uma *carreira* específica entre a costa moçambicana e a costa do Malabar.

4.5 Reabertura dos portos e participação de comerciantes asiáticos: os Mhamai-Kamat

Dentro do processo de abertura dos portos, não apenas comerciantes ligados ao Velho Mundo se beneficiaram dos mercados brasileiros. O comércio intracolonial foi fomentado no último quartel do século XVIII, sobretudo em torno do tráfico de escravizados e artigos de luxo, e contou com a presença de comerciantes de origem não apenas europeia, mas também africana e asiática. Dentre este último grupo, podemos destacar os chineses e indianos.

No livro de contratos relativo à negociação das naus *Neptuno* e *Polifemo* com os portos da Ásia (1779), recomenda-se aos sobrecargas da missão “que se hajam com toda a vigilância, e desconfiança nas compras e encomendas, que celebrarem com os mercadores da China, a fim de acautelarem as sutilezas, e enganos, que por costume e natureza praticão em todas as suas negociações¹⁸⁶”. A partir dessa orientação é possível entrever como apesar de almejados, os acordos comerciais com negociantes asiáticos eram vistos com certa desconfiança, por questões culturais e étnicas.

Os indianos também marcam forte presença no comércio entre o Brasil e a Ásia Portuguesa entre o final do século XVIII e o início do século XIX. Tendo em vista as atividades comerciais envolvendo o tráfico de escravizados e sua importância na economia de capitâneas como Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro, bem como o domínio de comerciantes indianos na costa de Moçambique, é possível vislumbrar o alcance intercontinental dessas redes. A presença massiva desses comerciantes de origem indiana na costa oriental da África se dava

¹⁸⁴ LOBATO, Manuel. **Relações comerciais entre a Índia e a costa africana nos séculos XVI e XVII. O papel do Guzerate no comércio de Moçambique**, *Mare Liberum*, 9 (Julho 1995), pp. 157-173

¹⁸⁵ *Idem*, p. 157

¹⁸⁶ Registro relativo à *Nau Neptuno* (1779-1780), Livro 203;

principalmente pela facilidade destes em introduzir os têxteis que tinham papel fundamental na compra de cativos (ANTUNES, 2014).

Dentre os comerciantes indianos, vale destacar o clã Mhamai-Kamat, grande família goense diretamente ligada aos empreendimentos comerciais brasileiros entre os séculos XVIII e XIX¹⁸⁷. Grafado em algumas fontes portuguesas como *Camotim*¹⁸⁸, *Kamat* é um nome de família ligado ao desempenho de funções hereditárias relativas à administração do trabalho campesino em campos de arroz¹⁸⁹ (SOUZA, 1980). Em meio às numerosas famílias com esse sobrenome, uma se destaca nas últimas décadas do século XVIII: os *mamay*, ou *Mhamai*¹⁹⁰. Autores como Teotonio R. de Souza, Philomena Sequeira e Luís Frederico Dias Antunes enfatizam a importância dessa família no comércio Brasil-Goa, especialmente nas grandes praças comerciais costeiras (Recife, Rio de Janeiro e Salvador), seja por meio de grandes famílias, como os Loureiro (RJ)¹⁹¹ ou de sociedades entre comerciantes¹⁹². Outro ponto válido a ser salientado é a demanda pelo tráfico de escravizados nas ditas praças e a importação de têxteis indianos como forma de facilitar o acesso a esses cativos.

A participação da família no comércio Brasil-Goa se refere especialmente ao período de instabilidade política de Portugal, que proporcionou certa vantagem aos comerciantes privados. Concentra-se especialmente no período pós-1807, quando a corte real se mudou para a nova capital no Rio de Janeiro. Essa época inaugurou caminhos para o comércio privado intraperiférico, porque os comerciantes tiveram oportunidade de pescar em águas turvas.¹⁹³

De acordo com Souza (1980), a vasta documentação referente à casa Mhamai pode elucidar questões acerca da presença massiva de negociantes hindus dentro do cenário goense nos séculos XVIII-XIX, tendo em vista a ausência – na historiografia portuguesa e brasileira – de estudos acerca das redes intracoloniais que envolvem a Ásia¹⁹⁴, considerando as fontes nativas. Revisão historiográfica essa que perpassa não apenas a barreira idiomática, mas

¹⁸⁷ Irmãos Venkatesh e Narayan Khamat

¹⁸⁸ SOUZA, Teotonio R. de. **NEW SOURCE MATERIAL FOR THE SOCIOECONOMIC HISTORY OF 'THE HINDUS OF GOA. In: MHAMAI, S. K.. Mhamais of Goa in the Network of Trade and Culture.** 2003.

¹⁸⁹ SOUZA, Teotonio R. de. **MHAMAI HOUSE RECORDS INDIGENOUS SOURCES FOR 'INDO'-PORTUGUESE HISTORIOGRAPHY.** Proceedings of the Indian History Congress 41 (1980), p. 436

¹⁹⁰ Uma família numerosa e em posse de ampla base de dados primários, os *Mhamai* podem ter seu sobrenome grafado ainda como *Mhammai*. Com fontes em idiomas europeus como inglês, português e francês, além de idiomas locais, como marathi, konkani e sânscrito. (SOUZA, 1980, p. 439)

¹⁹¹ SOUZA, Teotonio R. de. **MHAMAI HOUSE RECORDS INDIGENOUS SOURCES FOR 'INDO'-PORTUGUESE HISTORIOGRAPHY.** Proceedings of the Indian History Congress 41 (1980)

¹⁹² ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais: Goa-Bahia : 1675-1825.** Brasília: FUNAG, 2013

¹⁹³ ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais: Goa-Bahia : 1675-1825.** Brasília: FUNAG, 2013, p. 224

¹⁹⁴ SOUZA, Teotonio R. de. **MHAMAI HOUSE RECORDS INDIGENOUS SOURCES FOR 'INDO'-PORTUGUESE HISTORIOGRAPHY.** Proceedings of the Indian History Congress 41 (1980), p. 438

também o rompimento com um ideal colonial ainda arraigado na Academia e que desconsidera ou minimiza o papel dos locais dentro do fazer comercial. A partir desse exercício, “historiadores do império colonial português serão capazes de ir além de farejar e levantar, em certa medida, o véu de segredo que prevalece”¹⁹⁵.

4.6 “Fazendas finas” e “Fazendas de negro”: produtos asiáticos na capitania de Pernambuco

Na capitania de Pernambuco, produtos asiáticos fizeram sucesso entre as grandes famílias de senhores de engenho, e posteriormente dos grandes homens de negócio. O gosto pelas porcelanas, sedas e outros artigos do longínquo Oriente remonta à Europa e ao apreço das cortes pelas “chinesices”. A presença das faianças e louças chinesas no Brasil remonta ao século XVI, reforçando a tese desse interesse como herança dos costumes europeus¹⁹⁶.

Em meados do fim do setecentos, e início do oitocentos, não só o apreço pelos têxteis indianos enquanto moeda de troca no tráfico de escravizados movia as importações de produtos asiáticos, como também a procura por estes artigos de luxo. A chegada da corte imperial em 1808 e o processo de abertura dos portos, facilita a chegada abundante de produtos do oriente, além da possibilidade de encomendas e personalizações, a exemplo de serviços de louça armoriada, possuídos também pela Casa Real.

“Os serviços de porcelana *Companhia das Índias* engrossou de repente, não somente com os serviços e peças avulsas então desembarcados, como também pelas aquisições aqui feitas, como reposição, ou para comemorar eventos especiais. Por outro lado, fidalgos brasileiros e portugueses aqui radicados, buscando emular com os recém-chegados, encomendaram também serviços à China”¹⁹⁷

As porcelanas brasonadas serviram também como presentes diplomáticos, a exemplo do *Serviço do Reino Unido*, conjunto de peças oferecido em 1818 a D. João VI por ocasião de sua coroação pelo Imperador Jiaqing 嘉慶帝 (1760-1820). Uma louçaria brasonada com as armas de Portugal, Brasil e Algarves, possuindo também uma inscrição em mandarim, cuja tradução aproximada é “Na poesia, distingue-se o grande do pequeno; nos clássicos, o antigo do moderno”¹⁹⁸. Foi também comemorativo o *Serviço da Independência*, produzido na China com motivos estéticos brasileiros, com os quais D. Pedro I foi agraciado¹⁹⁹. Em Pernambuco, o

¹⁹⁵ idem

¹⁹⁶ BRANCANTE, Eldino da Fonseca. **O Brasil e a louça da Índia**. São Paulo: Elvino Poci, 1950, p. 171

¹⁹⁷ LEITE, José Roberto Teixeira. **As Companhias das Índias e a porcelana chinesa de encomenda**. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986, p. 157.

¹⁹⁸ LEITE, José Roberto Teixeira. **As Companhias das Índias e a porcelana chinesa de encomenda**. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986, p. 163

¹⁹⁹ Idem, p. 164

governador e capitão-geral da capitania e ex-governador da Bahia, Manoel da Cunha Menezes (1742-1791), possuiu um serviço de porcelana Qianlong²⁰⁰.

A partir da reabertura comercial, os colecionismos começam a ficar em alta, num processo que vai ter seu auge ao longo do século XIX, mas que já deixava marcas na capitania de Pernambuco desde os primeiros séculos da presença portuguesa. Gilberto Freyre, em *Sobrados e Mocambos* (1936), dedica um capítulo inteiro a ressaltar os costumes e produtos asiáticos na vida privada e nos gostos pernambucanos, além da cruzada anti-Oriente que os ventos da mudança trazidos pelo pós-independência e pelo estabelecimento da cultura britânica como baluarte da civilidade ocidental empreendem.

Donde a necessidade, enxergada com olhos quase de ingleses e franceses, por ocidentalistas brasileiros, de levantarem-se as novas gerações do seu País contra os “prejuízos dos avós” – caturras apegados a gelosias, a esteiras e a palanquins do Oriente; a sedas, a porcelanas, a perfumes e a leques da China; e até ao costume dos adultos, e não apenas dos pequenos, divertirem-se soltando fogos de vista orientais e empinando papagaios de papel de seda à maneira dos chineses.²⁰¹

Freyre defende a tese de que os artigos e luxos da Ásia que se incorporaram ao cotidiano de Pernambuco o fazem também por uma necessidade de adaptação climática, especialmente aos reinóis oriundos de Europa. Para além da hipótese climática levantada por Freyre, outro fator de impacto no interesse das elites pernambucanas é o orientalismo importado da Europa, não apenas de Portugal, mas das culturalmente influentes Inglaterra e França, que desde o século XVII se lançaram ao trabalho de tentar reproduzir as porcelanas chinesas ou japonesas e concorrer nos mercados coloniais com as importações da Ásia.

Outra faceta do interesse da capitania de Pernambuco nos mercados asiáticos, é a já citada “fazenda de negro”. Uma vez que Pernambuco figura como um dos maiores centros de tráfico de escravizados na América portuguesa, não apenas pela proximidade geográfica e pela demanda nas monoculturas açucareiras, mas também pelo envolvimento de grandes homens de negócio nesse mercado²⁰², buscando diversificar as áreas de atuação comercial. Nesse sentido, a queda do preço do açúcar e o maior interesse na exploração do ouro nas Minas Gerais (e consequentemente de mão de obra cativa) instaram os grandes negociantes de escravizados da

²⁰⁰ Idem, p. 168

²⁰¹ FREYRE, sobrados e mocambos, p. 348

²⁰² SOUZA, George F. Cabral de. **Comerciantes de escravos em Pernambuco (c. 1660 – c. 1760): aproximação a um grupo mercantil colonial.** CLIO: Revista de Pesquisa Histórica, Recife, v. 37, p. 115-143, jul-dez 2019., p. 119

praça comercial de Pernambuco a se lançarem nos mercados africanos durante o século XVIII, sobretudo em Angola. Dentro desse contexto, a flexibilização das proibições sobre a Carreira da Índia e a possibilidade de adquirir diretamente da Ásia os têxteis necessários para o comércio na Costa da Mina e em Angola.

Esse interesse pode ser percebido a partir dos negócios diretos com a Ásia promovidos por homens de grosso trato da praça comercial do Recife, a exemplo de Antonio da Silva & co, sociedade comercial que em 1810 importou diretamente aos irmãos Narayan e Venkatesh Mhamai-Kamat uma remessa de têxteis manufaturados²⁰³.

Ao se analisar um balanço do fluxo de mercadorias da Ásia para Pernambuco nos últimos anos do século XVIII e primeiros anos do século XIX, é possível perceber que até a virada do século, a porcentagem de itens asiáticos importados em relação ao total de importações da capitania oscila muito, tendo seu auge em 1801, quando os produtos do Oriente somavam 15,5% do total importado²⁰⁴.

A partir desses dados, percebe-se que o maior influxo de produtos asiáticos nos portos de Pernambuco se deu muito antes da abertura dos portos, uma vez que 1808 foi o ano com o menor valor e percentual de importação asiática para a capitania²⁰⁵. Pode-se concluir que esses números foram fomentados então, pela política de incentivo ao comércio de particulares com a Ásia a partir dos alvarás promulgados gradualmente desde a década de 1780.

²⁰³ ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais: Goa-Bahia : 1675-1825**. Brasília: FUNAG, 2013, p. 226

²⁰⁴ ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais: Goa-Bahia : 1675-1825**. Brasília: FUNAG, 2013, p. 405

²⁰⁵ ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais: Goa-Bahia : 1675-1825**. Brasília: FUNAG, 2013, p. 406

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com Malekandathil (2011), o período entre 1780 e 1840 ficou marcado por uma série de mudanças dentro da Índia Portuguesa, a tal ponto que os empreendimentos comerciais que eram mantidos como principais atividades econômicas até então fossem “relegados a segundo plano ou entregues nas mãos dos brâmanes Saraswat de Goa e de comerciantes privados”²⁰⁶.

Mesmo com os sinais de declínio do Estado da Índia, a historiadora indiana Celsa Pinto afirma que o Índico ainda representava uma boa oportunidade de lucro para particulares²⁰⁷, e dentro dessa perspectiva podemos localizar os esforços da CGCPP (e posteriormente da Junta de Administração) em promover incursões comerciais na Ásia. Se somarmos a utilização dos produtos brasileiros em determinadas etapas da negociação, vemos um processo de intracolonialidade mercadológica.

A partir dessa perspectiva, podemos inserir a viagem das naus principais Neptuno e Conceição dentro de um esforço muito mais ligado ao enriquecimento de particulares enquanto uma manobra pombalina de redirecionamento do capital brasileiro a Lisboa, do que necessariamente uma intencionalidade governamental.

Dito isto, algumas questões acerca da negociação da nau Neptuno ainda ficam em aberto, a serem respondidas em pesquisas mais aprofundadas e com um enfoque mais específico nas viagens promovidas pela CGCPP: tendo em vista que a paragem prescrita no Rio de Janeiro tencionava buscar produtos de fácil acesso nos armazéns da Direção de Pernambuco, houve alguma decisão da Junta de Lisboa em deliberadamente não incluir o porto do Recife como paragem no roteiro? Quem eram os envolvidos com as decisões a serem tomadas na viagem e qual o percentual de lucros a cada um?

Essas questões podem ser elucidadas a partir de uma análise conjunta que leve em consideração um esforço pluricontinental no acesso às fontes arquivísticas valiosas para essa contribuição. Dito isso, para além dos arquivos brasileiros e lusitanos, arquivos asiáticos como os de Goa e Macau podem possuir documentos valiosos acerca principalmente das negociações de particulares pernambucanos entre os séculos XVIII e XIX. Outros arquivos, como o

²⁰⁶ MALEKANDATHIL, P. **Economic Processes, Ruralisation, and Ethnic Mutation. A Study on the Changing Meanings of Lusitanian Space in India, 1780-1840.** *Itinerario*, 35(2), 45-62, 2011. doi:10.1017/S0165115311000283, p. 45

²⁰⁷ Russel-wood, declino n sei o que, p. 22

Kirishitan Bunko Library, em Tokyo, possivelmente têm documentação importante a contribuir na expansão e dinamização dessa pesquisa, que tem por mote principal a necessidade de integração entre as pesquisas realizadas acerca do império ultramarino lusitano e suas relações pluricontinentais.

Pernambuco se coloca então em relação à *Carreira da Índia* como um ponto de apoio importante na *torna-viagem*, e ainda não é possível precisar o quanto dos produtos trazidos por essas embarcações da Índia era escoado ilegalmente para os mercados pernambucanos, nem é possível discriminar essas mercadorias em tantos detalhes.

No entanto, a partir das tentativas da Coroa de reavivar o comércio com a Ásia e com os alvarás de liberação do comércio intracolonial no fim do século XVIII, Pernambuco passa a agir como um ponto de baldeação para os navios envolvidos na *Carreira da Índia* sem a necessidade emergencial de reparos para a justificação da arribada. A partida de pontuais viagens direcionadas à Ásia e a utilização de produtos da terra nesse comércio (como aguardente, tabaco e açúcar) favorecem a argumentação da intracolonialidade.

Já no que diz respeito aos interesses pernambucanos nos produtos asiáticos, há de se dividir essas mercadorias em duas categorias: fazendas finas e “fazendas de negro”. As primeiras constavam de tecidos finos, contas, joias e outras miudezas de luxo a serem distribuídas a varejo, tencionando abastecer uma sociedade colonial fortemente marcada pelos gostos e características europeias, num momento em que a Europa está esteticamente fascinada pelas porcelanas chinesas e japonesas, pelo uso cotidiano do chá, pelos leques, e pelas sedas e outras miudezas.

A segunda categoria, como já trabalhado anteriormente, diz respeito a têxteis recebidos principalmente a partir da Costa do Malabar, de regiões como Surrate, Guzerate, Damão e Diu. Tendo em vista a grande proeminência de Recife no século XVIII no tráfico de cativos, é possível perceber que a entrada dos grandes homens de negócio da praça do Recife dentro do comércio de têxteis indianos é uma manobra de garantir – especialmente em Angola – os melhores recursos para garantir sua presença no tráfico, eliminando assim a necessidade de Lisboa como intermediadora do comércio dos tecidos relativos ao tráfico de escravizados.

Sendo assim, se pode dizer que Pernambuco sempre se apresentou como um porto relevante dentro da carreira da Índia, e as redes comerciais desta capitania com a longínqua Ásia lusitana podem ser divididas em três fases: a primeira, entre os séculos XVII e a primeira metade do século XVIII, que compreende um contato indireto a partir das embarcações da

Carreira da Índia que arribaram na costa pernambucana para reparos e reabastecimento, fomentou o comércio ilegal e o contrabando de fazendas asiáticas.

A segunda fase se deu após a segunda metade do século XVIII, durante o período de vigência do monopólio da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, a partir de embarcações construídas na capitania de Pernambuco e com a possibilidade de homens de negócio acionistas da dita companhia investirem nas negociações realizadas com a Ásia. Vale evidenciar aqui que essas viagens ocorrem partindo da diretriz pombalina de redirecionamento de capital ultramarino para Lisboa e de fomento aos negócios com o Estado da Índia, em crise desde o século XVII, num momento em que as negociações de particulares eram mais rentáveis.

A terceira fase do contato estabelecido entre a capitania de Pernambuco e a Ásia é mais direta, embora mais curta: vai de 1785 até o início do século XIX, sendo afetada diretamente pelo processo de independência, e se caracteriza pelos negócios fechados entre a praça do Recife e as praças asiáticas, incluindo mercadores de ascendência etnicamente asiática, a exemplo dos chineses e dos indianos hindus de Goa.

A principal característica comum às três fases é o fato de que o mercado pernambucano se coloca então como receptor das fazendas asiáticas enquanto produtos de abastecimento dos artigos de luxo para o mercado interno (a partir das fazendas finas), e enquanto capital de giro para o tráfico de escravizados (a partir das fazendas de negro). Essa demanda por fazendas asiáticas, somada ao posicionamento geográfico da capitania enquanto um ponto favorável para a arribada de embarcações que faziam a torna-viagem na Carreira da Índia, respaldam a importância de se considerar Pernambuco enquanto um importante ponto de paragem entre a Ásia e Lisboa, além das costumeiras paradas na costa da África.

REFERÊNCIAS

Documentação:

Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) – Projeto Resgate:

AHU_ACL_CU_015, Cx.32, D. 2953

AHU_ACL_CU_015, Cx 113, D. 8719

AHU_ACL_CU_015, Cx. 119, D. 9098

AHU_ACL_CU_015, Cx.121, D. 9245

AHU_ACL_CU_015, Cx.122, D. 9333

AHU_ACL_CU_015, Cx. 122, D. 9334

AHU_ACL_CU_015, Cx. 126, D. 9604

AHU_ACL_CU_015, Cx. 127, D. 9656

AHU_ACL_CU_015, Cx. 135, D. 10115

AHU_ACL_CU_015, Cx. 142, D. 10459

AHU_ACL_CU_015, Cx. 143, D. 10486

Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE):

Coleção Ordens Régias. OR 13-15;

Correspondências para a Corte, (1788-1790);

Correspondências para a Corte, (1791-1793);

Registro de termos da Alfândega de 1760-1802;

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT):

Registro relativo à Nau Neptuno (1779-1780), Livro 203;

Diário da Nau Conceição (1782-1783), Livro 204;

Projeto Memórias de Macau:

Roteiro de Navegação e Carreira da India, com seus caminhos, & derrotas, finaes & aguageis e diferenças da agulha: tirado do que escreveo Vicente Rodrigues, & Dioguo Afonso pilotos antigos. Lisboa: com licença por Pedro Crasbeek, 1612. In: < https://www.macaumemory.mo/www/item/showLiterature_4abf09b5e7ab45149d4a1762f89ce2ed> Acesso em 10/08/2021.

Da Asia de Joam de Barros e Diogo de Couto, vol. 1. Lisboa> Regia Officina Typografica, 1778. In: < https://www.macaumemory.mo/entries_1abec018073c489d90160f4b3920db38> Acesso em 10/08/2021.

Acervo digital Biblioteca Brasileira Guida e José Midlin:

Instituição da Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba, 1759. Lisboa: na oficina de Miguel Rodrigues, impressor do eminentíssimo senhor Cardial Patriarca.

Bibliografia:

ANDRADE, Álvaro Pereira de. **HISTÓRIA E CONTABILIDADE - DIÁLOGOS POSSÍVEIS: O CASO DA COMPANHIA GERAL DE COMÉRCIO DE PERNAMBUCO E PARAÍBA - 1759-1775**. Recife, 2013. Tese (História) - Universidade Federal de Pernambuco

ANTONY, Philomena Sequeira. **Relações intracoloniais: Goa-Bahia : 1675-1825**. Brasília: FUNAG, 2013

BAILEY, Gauvin Alexander. **The Jesuits and Chinese Style in the Arts of Colonial Brazil (1719–79)**. In *Cultural Worlds of the Jesuits in Colonial Latin America*, edited by Newson Linda A., 11-40. London: University of London Press, 2020

BARROS, José D'Assunção. **O Projeto de Pesquisa em História: da escolha do tema ao quadro teórico**. 1. ed. Petropolis: Vozes, 2005. 238 p. ISBN 85.326.3182-7.

BAYLY, S. Caste, **Society and Politics in India from the Eighteenth Century to the Modern Age** (The New Cambridge History of India). Cambridge: Cambridge University Press, 1999. doi:10.1017/CHOL9780521264341

BETHENCOURT, Francisco (Org.); CURTO, Diogo Ramada (Org.). **A expansão marítima portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010

BICALHO, Maria Fernanda; FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. **O Antigo Regime nos trópicos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

BIRMINGHAM, David. **A Concise History of Portugal**. 3rd ed. Cambridge Concise Histories. Cambridge: Cambridge University Press, 2018. doi:10.1017/9781108539951

BOSE, Sugata. **Estado, economia e cultura na orla do Índico: teoria e história**. *Oceanos*, nº 34, 1998, pp. 25 – 36.

BOXER, Charles Ralph. **The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825**. 2. ed. Londres: Hutchinson & co, 1969

BOXER, C. R. **The Principal Ports of Call in the Carreira Da Índia**. *Luso-Brazilian Review* 8, no. 1 (1971): 3-29. Accessed May 15, 2021. <http://www.jstor.org/stable/3512700>

BOXER, Charles R., **O Cronista João de Barros e o seu Interesse pela China Ming**, *Oceanos*, nº 14, 1993, pp. 114 – 116.

BRANCANTE, Eldino da Fonseca. **O Brasil e a louça da Índia**. São Paulo: Elvino Pocaí, 1950.

CALDECOTT, A. **The Malay Peninsula in the XVIIth & XVIIIth Centuries**. *Journal of the Straits Branch of the Royal Asiatic Society*, no. 82 (1920): 129–32. <http://www.jstor.org/stable/41561342>.

CANAVEIRA, Manuel Filipe. **“Goa Dourada”**. *Oceanos*, nº 19/20, 1994, pp. 204 – 210.

CARVALHO, Eduardo Henrique Cansado. **A Companhia das Índias e a Porcelana. O Século XVIII e a “Família Rosa”**. Oceanos, nº 14, 1993, pp. 84 – 91.

CARVALHO, Maria Teresa Homem Ferreira Martins da Cunha Nobre de. **O mundo natural asiático aos olhos do Ocidente: Contribuição dos textos ibéricos quinhentistas para a construção de uma nova consciência europeia sobre a Ásia**. Orientador: Henrique José de Sampaio Soares Sousa Leitão. 2012. Tese (Doutoramento em História e Filosofia das Ciências) - Doutoranda, Lisboa, 2012.

CARVALHO, Tito Augusto de. **As Companhias Portuguesas de Colonização**. 1. ed. Lisboa: Imprensa Nacional, 1902.

CERTEAU, Michel de. **A escrita da história**. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

CHANDRA, Satish. **History of Medieval India: 800-1700**. Orient Black Swan, 2007

COSTA, Leonor Freire; LAINS, Pedro; MIRANDA, Susana Münch. **História económica de Portugal, 1143-2010**. 2. ed. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2012

COSTA, João Paulo Oliveira e. **A Coroa Portuguesa e o Japão**. Oceanos, nº 15, 1993, pp. 26 – 33.

COUCEIRO, Gonçalo. **História das relações diplomáticas entre Portugal e a China - O padre António de Magalhães, S.J., e a embaixada de Kangxi a D. João V**. Oceanos, nº 9, 1992, p. 119.

CRUZ, Maria Augusta Lima. **As Vozes da Índia nas Décadas da Ásia de Diogo do Couto**. Oceanos, nº 19/20, 1994, pp. 182 – 188.

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 de Setecentos**. Lisboa, 2014. Tese (História) - Universidade Nova de Lisboa.

DIAS, Érika. **A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio**. encontrado em: http://cvc.instituto-camoes.pt/ear/coloquio/comunicacoes/erika_dias.pdf

DIAS, Thiago Alves. **Os negócios de uma companhia colonial: A Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba e os negócios da china (1759-1783)**. Afro-Ásia, Salvador, n. 59, p. 131-167, 2019

EATON, R. **A Social History of the Deccan, 1300–1761: Eight Indian Lives** (The New Cambridge History of India). Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
doi:10.1017/CHOL9780521254847

FAIRBANK, John King e GOLDMAN, Merle. **China – uma nova história**. Tradução de Mariza Motta. Porto Alegre: LP&M, 2008.

FRAGOSO, João; GOUVEIA, Fátima (Org.) **O Brasil Colonial 1720-1821**, vol. 3. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014

FRAGOSO, João Luís Ribeiro (Org.); GOUVÊA, Maria de Fátima (Org.). **Na trama das redes: política e negócios no império português - séc. XVI-XVIII**. Rio de Janeiro: Civilizacao Brasileira, 2010.

GARCIA, José Manuel. **A Carta de D. Manuel a Maximiliano Sobre o Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia**. *Oceanos*, nº 16, 1993, pp. 28 – 32.

GORDON, S. **The Marathas 1600–1818** (The New Cambridge History of India). Cambridge: Cambridge University Press, 1993. doi:10.1017/CHOL9780521268837

GRUZINSKI, Serge. **As quatro partes do mundo, : história de uma mundialização**. Mourão, Cleonice Paes Barreto; Santiago, Consuelo Fortes. Belo Horizonte: Editora UFMG, São Paulo: Edusp, 2014.

GERNET, Jacques. **O Mundo Chinês: Uma civilização e uma história**. Lisboa - Rio de Janeiro: Edições Cosmos, v. 1, 1973

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Bahia e a Carreira da Índia**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.

LARA, Silvia Hunold. **Fragmentos setecentistas**. São Paulo: Cia das Letras, 2007.

LEITE, José Roberto Teixeira. **As Companhias das Índias e a porcelana chinesa de encomenda**. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1986.

LOPES, G. A. **Caminhos e descaminhos do tabaco na economia colonial**. *Mneme - Revista de Humanidades*, v. 5, n. 12, 13 jul. 2010

LÚZIO, Jorge. **The “Orient” in the “New World”: The Carreira da Índia and the Flows between Asia and Portuguese America**. *Asian Diasporic Visual Cultures and the Americas* 2, 1-2 (2016)

MALEKANDATHIL, Pius. **Economic Processes, Ruralisation, and Ethnic Mutation. A Study on the Changing Meanings of Lusitanian Space in India, 1780-1840**. *Itinerario*, 35(2), 45-62, 2011. doi:10.1017/S0165115311000283

MARQUES, A. H. de Oliveira. **História dos portugueses no extremo oriente: de Macau à periferia**. Lisboa: Fundação Oriente, v. 1, 2000.

MENZ, Maximiliano M., y. **A COMPANHIA DE PERNAMBUCO E PARAÍBA E O FUNCIONAMENTO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS EM ANGOLA (1759-1775/80)**. *Afro-Ásia*, no. 48 (2013):45-76. Redalyc, <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77028754002>

MOTE, Frederick W.; TWITCHETT, Denis. **The Cambridge History of China: The Ming Dynasty, 1368-1644**. Cambridge University Press, v. 7, 1988.

PANIKKAR, Kavalam Madhava. **Asia and Western Dominance: A Survey of the Vasco Da Gama Epoch of Asian History, 1498-1945**. George Allen & Unwin, 1959

PEARSON, M. **The Portuguese in India** (The New Cambridge History of India). Cambridge: Cambridge University Press, 1988. doi:10.1017/CHOL9780521257138

PETERSON, Willard J. **The Cambridge History of China: The Ch'ing Dynasty to 1800.** Cambridge University Press, v. 9, 2016.

PINTO, Carla Alferes. **Arte Namban: Arte para Bárbaros?**, Oceanos, nº 15, 1993, pp. 117 – 126.

RAMOS, Fabio Pestana. **O apogeu e declínio do ciclo das especiarias: 1500-1700. Uma análise comparativa das navegações portuguesas da Carreira da Índia e da Carreira do Brasil: Volume 3: A Carreira do Brasil e a primazia do açúcar.** 1. ed. Santo André : FPR/PEAH, 2014

RÊGO, Débora Lopes do. **“Ocidentais a serviço do Imperador” : requisitando missionários para a corte em Beijing, 1781-1785.** Dissertação (História) – Universidade Federal de Pernambuco, 2019.

ROMEIRO, Adriana. **Corrupção e poder. Uma história, séculos XVI a XVIII.** Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

RUSSEL-WOOD, A.J.R. **Um Mundo em movimento: os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808).** Viséu: 1998.

RUSSEL-WOOD, A. J. R. **A dinâmica da presença brasileira no Índico e no Oriente. Séculos XVI-XIX** In: Topoi, Rio de Janeiro, set. 2001

SILVA, Poliana Priscila da. **HOMENS DE NEGÓCIO E MONOPÓLIO: Interesses e estratégias da elite mercantil recifense na Companhia Geral de Comércio de Pernambuco e Paraíba (1757-1780).** Recife, 2014. Dissertação (História) - Universidade Federal de Pernambuco

SMALL, John R. W. **On The Possibility of an Autonomous History of Modern Southeast Asia.** Journal of Southeast Asian History 2, no. 2 (1961): 73–105.
doi:10.1017/S0217781100100596.

SOUZA, George F. Cabral de. **Tratos & mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654- c.1759).** 2. ed. Recife: Editora UFPE, 2020

SOUZA, Teotonio R. de. **MHAMAI HOUSE RECORDS INDIGENOUS SOURCES FOR 'INDO'-PORTUGUESE HISTORIOGRAPHY.** Proceedings of the Indian History Congress 41 (1980): 435-45. Accessed August 9, 2021. <http://www.jstor.org/stable/44141866>.

SOUZA, Teotonio R. de. **NEW SOURCE MATERIAL FOR THE SOCIOECONOMIC HISTORY OF 'THE HINDUS OF GOA.** In: MHAMAI, S. K.. Mhamais of Goa in the Network of Trade and Culture. 2003.

SOUZA, Teotónio R. de. **“Qual a Imagem dos Europeus Entre os Indianos?”**, Oceanos, nº 16, 1993, pp. 54 – 56.

SUBRAHMANYAM, Sanjay. **Impérios em concorrência: histórias conectadas nos séculos XVI e XVII.** Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 1961

SUBRAHMANYAM, Sanjay. **The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History.** John Wiley & Sons, v. 3, 2012

SUBRAHMANYAM, Sanjay, **O Gêntio Indiano Visto Pelos Portugueses do Século XVI**. Oceanos, nº 19/20, 1994, pp. 190 – 196.

THOMAZ, Luís Filipe F. R. **De Ceuta a Timor**. Lisboa: Difusão Editorial S.A., 1994

TORGAL, Luís Reis. **Ideologia Política e Teoria do Estado na Restauração**. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, v. 1, 1981

VAINFAS, Ronaldo Guerra. **declarada e paz fingida na Restauração Portuguesa**. Tempo [online]. 2009, v. 14, n. 27 [Acessado 21 Dezembro 2021] , pp. 82-100. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1413-77042009000200007>.