

**Os caminhos dos sertões: comércio e contrabando entre as capitanias de Bahia e Pernambuco (1759-1780).**

**Jéssica Rocha de Sousa**

Mestranda em História, UFPE

Orientadora: Suely Creusa Cordeiro de Almeida, UFPE/UFRPE

jessicarocha91@gmail.com

A partir da segunda metade do século XVIII uma nova ordem administrativa é estabelecida em Portugal. Esse novo modelo de administração ligado a questões mais pragmáticas de governação, tinha por objetivo uma maior centralização do poder régio, bem como, almejava obter um maior domínio fiscal e econômico sobre as conquistas e colônias ultramarinas, canalizando os lucros para o reino. Esse conjunto de medidas modernizadoras irão se estabelecer a partir da nomeação de Sebastião José de Carvalho e Mello – Conde de Oeiras, o futuro marquês de pombal para o cargo de primeiro ministro do reino.

Influenciado pela corrente iluminista que se disseminava por toda a Europa, Portugal sob os auspícios do marquês, desenvolveu um conjunto de reformas políticas e econômicas que tiveram por objetivo combater o atraso econômico. Dentro desse contexto, foram postas em ação políticas com o intuito de revitalizar o comércio português. A capitania pernambucana será palco de atuação intensa das propostas reformistas implementadas por Pombal. No bojo destas mudanças, destaca-se a criação das Mesas de Inspeção da Agricultura e do Comércio na América portuguesa, nas capitanias da Bahia, Rio de Janeiro e Pernambuco no ano de 1751.

Em Pernambuco a Mesa será instalada em 1752, e em princípio provocará uma série de manifestações contrárias ao seu funcionamento<sup>1</sup>, uma vez que, o seu surgimento esteve relacionado a necessidade de se arbitrar o preço do açúcar e de se evitar as fraudes que eram uma constante na produção do mesmo<sup>2</sup>. A mesa tinha como atribuições controlar a qualidade do açúcar e do tabaco produzidos e comercializados na capitania, evitar fraudes e contrabandos, agindo ainda na fiscalização dos preços, bem como, atuar no sentido de aumentar a cultura do açúcar.

---

<sup>1</sup> AHU – PE, Cx. 81. D. 6707; AHU – PE, Cx. 73 D.6140.

<sup>2</sup> SOUZA, George F. Cabral de. *O rosto e a máscara: estratégias de oposição da Câmara do Recife à política pombalina*. Actas do Congresso Internacional: Espaço Atlântico de Antigo Regime: poderes e sociedades. Lisboa, 2005. P. 3.

Desde o início do reinado de D. José I, período em que atuou Pombal, foi ganhando corpo a ideia da criação de companhias privilegiadas de comércio que poderiam dar alívio as despesas do Estado, servindo para ampliar os negócios da coroa por meio de uma política de maior arrecadação fiscal<sup>3</sup>. Nesse cenário é criada a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba em 1759, detentora do “comércio exclusivo das duas capitanias de Pernambuco e Paraíba, com todos os seus distritos, e nos quais ninguém mais podia extrair, “mercadorias, gêneros ou frutos”<sup>4</sup>. A Companhia que irá manter o monopólio comercial na região até o ano de 1780, irá causar um grande impacto na economia da capitania, ela acabou por modificar toda uma lógica comercial que já estava bem estabelecida em Pernambuco.

É a partir dessa conjuntura que surge nosso ponto de análise, da identificação de que a partir da criação de organismos fiscalizadores, sobretudo a Companhia Geral, os locais irão buscar meios e estratégias de evasão do controle régio, um desses meios de escape será o contrabando de mercadorias realizado através dos sertões que uniam Pernambuco e Bahia e que tinham no Rio de São Francisco e seus muitos afluentes, a peça chave desse circuito. Antes da instalação da empresa o comércio interno entre Bahia e Pernambuco, já existia e estava bem consolidado, no entanto, a partir do surgimento da Companhia esse comércio sertanejo acaba ganhando expressividade.

A origem da palavra sertão é incerta, não existe entre os autores que tratam do tema uma unidade em relação ao termo. De acordo com Bluteau sertão diz respeito a uma “região apartada do mar, e por todas as partes metida entre terras”<sup>5</sup>. A definição dada pelo autor setecentista remete a ideia de sertão como um lugar afastado do litoral, distante e até mesmo inexplorado, visto que, em princípio a colonização portuguesa deteve-se a povoar a faixa litorânea do território brasileiro só criando um movimento de expansão em direção ao interior em meados do século XVII<sup>6</sup>.

O imaginário acerca desse ambiente sertanejo irá se construir já no primeiro século de colonização da zona açucareira a partir de uma visão dicotômica, onde as categorias de sertão

---

<sup>3</sup> JÚNIOR, Ribeiro José. *Colonização e Monopólio no nordeste brasileiro- A companhia Geral de Pernambuco e Paraíba (1759-1780)*. São Paulo: Hucitec, 2004. P. 74; DIAS, Érika. *A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio*. In: *Congresso internacional: O espaço Atlântico de antigo regime: poderes e sociedades*. Actas P. 1 - 20. Disponível em: [http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/erika\\_dias.pdf](http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/erika_dias.pdf). Acesso em: 27 de fevereiro de 2013. P. 1.

<sup>4</sup> CARREIRA, Antonio. *As Companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Presença, 1982. P. 224.

<sup>5</sup> BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário portuguez e latino*. Coimbra: no Collegio das Artes da Companhia de Jesus, Ano de 1712, P.621

<sup>6</sup> WANDERLEI, Kalina. *Nas solidões Vastas e Assustadoras: A conquista do Sertão de Pernambuco pelas vilas açucareiras nos séculos XVII e XVIII*. Recife: CEPE, 2010. P. 111.

e litoral serão construídas em sentidos opostos<sup>7</sup>, sendo o litoral associado a uma imagem positiva, lugar da civilidade. A bibliografia e a pesquisa as fontes primárias nos lançam no sentido de apreender o sertão como uma categoria que extrapola qualquer delimitação geográfica precisa, o termo “sertão” será comumente utilizado para designar uma série de áreas que se encontravam fora do eixo litorâneo, e que durante um bom tempo foram ilustres desconhecidas da maior parte dos habitantes da colônia e da própria coroa portuguesa, sendo utilizado para referenciar tudo aquilo que fosse vago, estranho e afastado dos centros.

Como dito acima o termo sertões abriga múltiplos significados e engloba dentro de si espacialidades distintas, são vários os “sertões coloniais”, no entanto os sertões que são objeto de estudo deste ensaio situam-se entre as capitanias de Pernambuco e Bahia, especialmente as margens de um dos principais rios da colônia portuguesa, o Rio de São Francisco. Autores clássicos como Capistrano de Abreu<sup>8</sup> e Manoel Correa de Andrade<sup>9</sup> asseveram que a interiorização do território colonial teve início junto as capitanias do Norte, notadamente Bahia e Pernambuco.

A região as margens do Rio São Francisco, segundo relata a historiografia sempre contou com uma grande densidade populacional de povos indígenas<sup>10</sup>. O que denota a importância da área, não só em termos geográficos, mas também salienta o seu importante papel como lugar de encontro de uma série de gentes. Devemos lembrar que nas margens do Rio São Francisco desde fins do século XVII se desenvolveram criações de rezes bovinas e cavalares, sendo a região responsável pela distribuição de carne e couros para as feiras da Bahia e de Pernambuco. Na segunda metade do século XVIII, a região do Aracati, no Siará Grande, sertão pernambucano irá despontar como porto fornecedor de carnes salgadas e de couros. Ao longo do rio Jaguaribe que banha a vila de Santa Cruz do Aracati, se estabeleceram diversas oficinas, especializadas na salga das carnes e na retirada de couros para revenda. Este porto será muito visitado por comerciantes recifenses e baianos nos “tempos de carnes” quando iam até a região fazer negócios e vender rebanhos<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> BONATO, Tiago. *Viagens do Olhar: Relatos de Viajantes e a Construção do Sertão Brasileiro (1783 – 1822)*. Guarapuava: Unicentro, 2014.

<sup>8</sup> ABREU, Capistrano de. *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil*. São Paulo: Livraria Briguiet, 1960. P. 34.

<sup>9</sup> ANDRADE, Manoel Correia de. *A terra e o Homem no Nordeste*. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas Ltda, 1980. P. 167.

<sup>10</sup> NEVES, Zanoni. *Navegantes da Integração: Os Remeiros do Rio São Francisco*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2011. P. 30.

<sup>11</sup> ROLIM, Leonardo Cândido. *Matar, Salgar e Navegar: Produção e Comércio das Carnes Secas na Vila de Santa Cruz do Aracati – Capitania do Siará Grande - 1767-1793*. Actas do Anais do XXVI Simpósio Nacional de História. São Paulo: 2011. P 1-9.

Mas como se penetrava saindo de Pernambuco aos sertões? De acordo com Capistrano de Abreu “Na segunda metade do século XVIII não se penetrava no Recife além de Bezerros, a quinze léguas para o interior: o que ficava além entendia-se com a Bahia”<sup>12</sup>. Discordando de Capistrano, Manoel Correa de Andrade<sup>13</sup> e José Antônio Gonsalves de Mello<sup>14</sup> afirmarão que já no XVIII, existiam dois roteiros de penetração do território pernambucano que acompanhavam os vales dos rios. Apesar de pequenas discordâncias, que não cabem serem discutidas neste espaço, os dois autores versaram sobre os mesmos caminhos, a saber, o “Caminho do Capibaribe” e o “Caminho do Ipojuca”, fica claro que estes dois importantes rios fazem a ligação entre o litoral pernambucano e as paragens sertanejas. Para Mello os dois roteiros tinham no Caririnha no limite sudoeste da capitania e região de fronteira entre Bahia, Pernambuco e Minas seu ponto final.

Geralmente essas rotas de penetração são estudadas como caminhos pelo qual se passavam os gados vacuns e cavалares, no entanto, deve-se atentar que outros negócios também ocorriam nestas plagas, isto é, os caminhos não serviam exclusivamente ao comércio das carnes e couros. Essas regiões vão atuar como importantes locais de circulação comercial, estudos mais recentes tem se dedicado a demonstrar o dinamismo do comércio sertanejo e suas conexões com a economia colonial<sup>15</sup>. Para o nosso período, podemos perceber que paralelamente a um mercado legal e reconhecido, se fez surgir naquele meio uma série de atividades ilícitas. As redes comerciais estabelecidas entre as Praças da Bahia e Pernambuco no período estudado estarão alicerçadas em práticas clandestinas. As relações entre as duas capitanias eram estreitas, o contrabando de gêneros trazidos pelos portos da Bahia para Pernambuco e vice-versa será uma constante na documentação.

E os sertões se apresentam como o grande palco de atuação destes grupos de contraventores. Ao longo dessas regiões encontravam-se diversos portos de pequeno porte por onde antes da instalação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba já se realizavam transações mercantis. Em ofício do ano de 1770, o governador de Pernambuco a época, Manoel da Cunha Meneses, ao falar sobre os perniciosos contrabandos estabelecidos entre

---

<sup>12</sup> ABREU, Capistrano de. Op. Cit. P. 65.

<sup>13</sup> ANDRADE, Manoel Correia de. Op. Cit. P. 168.

<sup>14</sup> MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Três Roteiros de Penetração do Território Pernambucano (1738 -1802)*. Recife: Imprensa Universitária, 1966. P. 10.

<sup>15</sup> Sobre isto ver: IVO, Isnara Pereira. *Homens de Caminho: Trânsitos culturais, comércio e cores nos sertões da América Portuguesa. Século XVIII*. Vitória da Conquista: Edições UESB, 2012; BONIFÁCIO, Hugo Demétrio Nunes Teixeira. *Nas rotas que levam as Minas: Mercadores e Homens de Negócio da Capitania de Pernambuco no Comércio de Abastecimento da Região Mineradora no Século XVIII*. Recife, 2012, 209 P. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós- graduação em História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, da Universidade Federal de Pernambuco.

Bahia e Pernambuco nos dá informações importantes acerca da dinâmica comercial desenvolvida nos vales do Rio São Francisco. Segundo o governador “O sertão deste continente é um dos mais povoados” complementa afirmando que as margens do rio de São Francisco existem diversas povoações e a respeito do comércio na região diz que “este rio divide esta capitania da Bahia [...] além das povoações já ditas é muito vadiável de embarcações ligeiras” por onde se transportam “toda a conta de fazendas que estão tão abundantes estes sertões e neles as introduzem os moradores de uma e outra parte”<sup>16</sup>.

Alguns anos mais tarde em 1779 o ouvidor da comarca das Alagoas nos dá detalhes sobre a organização deste “pernicioso comércio”. Segundo o mesmo “Por todos estes engenhos já não há uma só caixa (de açúcar), que não esteja vendida pelo exorbitante preço de treze tostões por arroba a diferentes e muitos fabricantes que vieram da Bahia a este propósito”<sup>17</sup>. Segundo o ouvidor a estratégia do grupo de contraventores consistia em transportar para as praias da região as caixas contrabandeadas durante a noite em “jangadas e sumacas que existem atualmente na ilha de Santo Aleixo e em Una donde francamente tem saído de próximo cinco ou seis”<sup>18</sup>.

Até mesmo o reconhecido comércio legal de carnes que uniam as capitanias vizinhas desde o século XVII, será explorado estrategicamente por alguns comerciantes que se aproveitando desse expediente usarão as rotas das carnes para transportar contrabando. Em ofício do ano de 1770, Manoel da Cunha Meneses fala sobre as perniciosas contravenções que se estabelecidas entre Pernambuco e Bahia e que tinham o rio São Francisco e seus afluentes como porta de entrada das mercadorias ilícitas. O governador de Pernambuco neste ofício afirma que “os mesmos barcos dos portos livres, que vão fazer as carnes ao sertão [...] introduzem também fazendas pelo Siará pela vizinhança de uma capitania com a outra”<sup>19</sup>.

Desvendar com exatidão as inúmeras rotas percorridas pelos grupos de contrabandistas não é tarefa das mais fáceis. Lembramos que não existia interesse de se documentar esse comércio, por seu caráter ilegal. Além disso, nos faltam instrumentos cartográficos mais precisos que sejam capazes de revelar a grandiosidade da costa pernambucana “de donde por mar e terra se introduzem neste continente”<sup>20</sup> produtos contrabandeados. Uma coisa é certa, a natureza pernambucana jogava a favor das ilicitudes a “grande dilatação que tem o continente

---

<sup>16</sup> AHU – PE, Cx. 108, D.8371.

<sup>17</sup> AHU – PE, Cx. 133, D. 10012.

<sup>18</sup> Idem.

<sup>19</sup> AHU – PE Cx. 108, D.8371.

<sup>20</sup> AHU – PE Cx. 127, D. 9670.

da jurisdição deste governo”<sup>21</sup> que compreende em suma “por costa do Mar 82 léguas com muitos rios, barras, enseadas e entradas por entre arrecifes, que por providência divina cobre toda esta costa”<sup>22</sup> permitiram que nunca se faltasse o contrabando em Pernambuco não só de escravos, mas de outras mercadorias<sup>23</sup>. Apesar da grande vontade dos contraventores de esconder essas rotas, uma coisa ou outra acabou sendo registrada pela fiscalização. Em nosso conjunto documental, muitos são os portos citados pelas autoridades como locais de “desova” dos contrabandos vindos da Bahia. Listamos aqui os portos até o momento identificados.

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

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

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

<sup>21</sup> AHU – PE Cx. 108, D. 8371.

<sup>22</sup> “Ideia da População da Capitania de Pernambuco e de suas anexas”. Coleção Pernambuco (Códices) – Documentos do Acervo de Manuscritos, 11, 03,006, BN.

<sup>23</sup> CARVALHO, Marcus J. M. Liberdade-Rotinas e Rupturas do escravismo no Recife 182-1850. Recife, 2002. P. 102.

8493/ AHU – PE, Cx. 129, D. 9771/ AHU – PE, Cx. 133, D. 10017/ AHU – PE, Cx. 137, D. 10197/ AHU – AL, Cx. 3, D. 221.

Conseguimos rastrear atualizando as toponímias a maior parte dos locais citados no nosso conjunto documental. Coruripe, Jaraguá, Porto Calvo, Santo Antônio da Barra Grande fazem parte atualmente do estado de Alagoas, capitania anexa a Pernambuco à época. Ilha de Santo Aleixo, Pau Amarelo, Praia da fortaleza do Brum, Praia da Penha, Camaragibe, Cabo de Santo Agostinho, Sirinhaém e Goiana se encontram atualmente na jurisdição do Estado de Pernambuco. Bahia da Traição faz parte do estado da Paraíba. Para o local denominado Tapagipe ainda não foi possível identificar sua localização atual. Quanto a “Siará Grande”, como o nome já informa se encontra no atual estado do Ceará. E quanto à toponímia denominada “Una”, acreditamos fazer referência as terras a margem do Rio Una, sabemos por documentos coevos que a freguesia do Una fazia limite com Porto Calvo o que reforça nossa suspeita. A grande maioria desses portos encontra-se na região sul da antiga capitania pernambucana nas proximidades do Rio São Francisco, e da divisa entre Pernambuco e Bahia e se conectavam aos sertões através das abundantes malhas fluviais que circundam o Nordeste.

A análise da documentação nos leva a pensar em algumas hipóteses sobre a circulação dessas mercadorias, acreditamos que os produtos contrabandeados através dos sertões chegavam as populações de Recife e Olinda seguindo dois caminhos distintos. O primeiro seria seguindo o fluxo do Rio de São Francisco e de seus afluentes, alternando trechos de caminhada e navegação fluvial, as mercadorias transitavam entre os principais rios sertanejos até serem desembarcadas em pequenos portos situados preferencialmente no litoral sul de Pernambuco, onde não existia a fiscalização da Companhia Geral. Uma segunda possibilidade a se considerar é a navegação direta entre a Bahia e as diversas praias da costa pernambucana, que como já apontamos ofereciam condições de navegabilidade.

Os rios e os pequenos portos do litoral funcionaram como vias de escoamento de toda uma gama de produtos ilícitos, utilizando-se de pequenas e ligeiras embarcações os contrabandistas, agindo preferencialmente a noite, farão entrar nas Praças da Bahia e de Pernambuco através do sertão uma grande quantidade de mercadorias não autorizadas. Estes grupos estavam cientes dos poucos riscos de se praticar aquele comércio devido a parca fiscalização exercida pela Companhia. Os circuitos comerciais desenvolvidos nas paragens sertanejas serão peça chave na rede de abastecimento do mercado ilegal que se estabeleceu entre Bahia e Pernambuco na segunda metade do XVIII.

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

[...] É Vossa Majestade servido conceder-lhe o comércio exclusivo das duas capitanias de Pernambuco e Paraíba com todos os seus distritos [...] exceptua-se, porém o comércio de Pernambuco e Paraíba para os portos do sertão, Alagoas e Rio de São Francisco do Sul, o qual será livre a todas, e quaisquer pessoas como até agora o tem sido<sup>24</sup>.

Como o trecho acima deixa claro, a navegação feita pelos portos do sertão, Alagoas e Rio de São Francisco deveriam continuar livres, no entanto são vários os relatados coletados em nosso conjunto documental que revelam que as mercadorias vindas destes portos acabavam sendo encaradas pelas autoridades como frutos de contrabando. Ao que nos parece às autoridades baianas se utilizarão desse subterfúgio para não apreender as embarcações que saíam de Pernambuco e iam dar em sua costa.

Mas afinal de contas o que poderia ser considerado contrabando? Segundo Bluteau contrabando significa “fazenda, e trato de fazenda furtada aos direitos, ou tirada por alto, sendo defeza a sua introdução”<sup>25</sup>. Ou seja, a definição de contrabando está relacionada diretamente ao ato de fraudar a fazenda real. Muitos serão os impasses entre as autoridades baianas e pernambucanas acerca da questão dos limites jurisdicionais de atuação da Companhia.

No ano de 1778, o governador de Pernambuco a época se queixará dos procedimentos adotados pelo administrador da Companhia Geral, que por motivo desconhecido se encontrava na Bahia. José Cesar de Menezes fará sérias denúncias contra seu comportamento segundo o mesmo “o administrador da Companhia Geral que está na Bahia” onde afirma o governador não possuir jurisdição “não cumpre como deve as suas obrigações nem cuida com verdadeiro zelo nos interesses da companhia”<sup>26</sup>. O governador ainda afirmará que “só o administrador da Bahia é que pode com pouco custo evitar a continuação dos contrabandos e extravios dos gêneros desta capitania”<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> Instituição da Companhia de Pernambuco e Paraíba. Coleção de Legislação Portuguesa de 1750 a 1762. Tipografia Maignense. Lisboa, 1830 apud Carreira. Antonio. *As Companhias pombalinas de Grão-Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba*. Lisboa: Presença, 1982. P. 290.

<sup>25</sup> BLUTEAU, Raphael. *Vocabulário portuguez e latino*. Coimbra: no Collegio das Artes da Companhia de Jesus, Ano de 1712, P. 321.

<sup>26</sup> AHU – PE Cx. 131 D. 9892.

<sup>27</sup> Idem.

Em ofício do ano posterior a questão da falta de jurisdição na Bahia voltará à tona. Segundo José Cesar, o governo da Bahia andava em grande relaxação no combate aos contrabandos, e ao invés de conter as ilicitudes, agia em sentido oposto “autorizando-se a introdução dos escravos que para ela se transportam da dita cidade (Recife)”. O governador envia em anexo documento onde se encontra guia assinada pelo governador da Bahia, Manoel da Cunha Meneses, autorizando um comerciante baiano a transportar para Pernambuco vinte seis escravos e quatorze escravas<sup>28</sup>.

Fica claro o desinteresse das autoridades baianas em repreender tais atos. O que não podemos dizer com total certeza é se tal desinteresse estava relacionado aos ganhos oriundos daquele tipo de comércio para a capitania soteropolitana, ou se realmente os agentes régios baianos acreditavam que aquelas negociações eram de fato legais. Nosso palpite baseado na pesquisa exaustiva aos documentos nos leva a crer que fosse um pouco das duas coisas.

O que podemos afirmar através da investigação a nossa documentação é que na verdade, os chamados “portos livres” também serão afetados pela política monopolizadora da Companhia Geral, pois na verdade o problema maior não se encontrava na realização do comércio nestas regiões, que como já vimos existiam muito antes da fundação da empresa. Mas sim, no destino que essas mercadorias tomavam, vindo invariavelmente inundar a praça mercantil de Pernambuco com produtos bem mais em conta do que os vendidos pela Companhia. A preocupação também se dava em sentido contrário, ou seja, com os produtos que saíam de Pernambuco e iam abastecer a Praça baiana sem passar pelas mãos da Companhia ou mesmo se isentando de pagar os direitos dos contratos reais. A falta de uma delimitação geográfica precisa que esclarecesse minuciosamente quais os portos se incluíam na categoria de “portos livres”, bem como, de uma legislação específica que regulamentasse quais os produtos poderiam transitar entre estas paragens sem ofender o monopólio da Companhia Geral permitiram que estes contrabandos e extravios continuassem a se praticar.

Os produtos que circulavam entre Bahia e Pernambuco eram diversos. Iam e vinham para os portos de Pernambuco e Bahia uma grande sorte de mercadorias das quais destacamos: as fazendas secas e molhadas, madeira, tabaco, fazendas da Europa e provavelmente da Índia também, escravos, sola, couros, mel e principalmente caixas de açúcar e uma infinidade de miudezas. A relação aqui demonstrada não dá conta de todo o

---

<sup>28</sup> AHU – PE Cx. 132 D.9955.

comércio ilícito que irá se desenvolver entre as duas praças, enfatizando apenas aqueles produtos que aparecem em maior grau na documentação trabalhada<sup>29</sup>.

A título de exemplo, colocamos aqui a lista de carga de uma sumaca que em 1779, foi apreendida na praia de Pau Amarelo, onde estava trocando as suas fazendas de contrabando por gêneros da terra “como fosse tabaco, sola e mel”<sup>30</sup>. Boa parte da carregação desta embarcação vinha sem selo, ou seja, tratavam-se de mercadorias que além de adentrarem ilegalmente no território da Companhia Geral, vinham sem pagar dinheiro algum a Fazenda Real. Também foram encontrados produtos selados pela Alfândega de Lisboa. Segue relação dos produtos confiscados que vinham com o selo da Alfândega da Bahia:

**Tabela 1 - Relação das Fazendas que vinham seladas pela Alfândega da Bahia.**

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

Fonte: AHU – PE, CX. 132, D. 9955.

As consultas às fontes nos revelam que as transações ilícitas entre as duas capitânias eram um negócio muito mais extenso e estruturado do que simples vendas esporádicas de produtos contrabandeados. As conexões mercantis que se estabeleceram entre os contraventores eram elemento fundamental para o sucesso de um empreendimento ilegal. Neste caso, podemos observar que verdadeiras redes mercantis se desenvolveram naquelas plagas<sup>31</sup>. Uma vez que, a rota dos sertões será explorada de forma insistente e contínua ao longo da segunda metade do XVIII, por homens que desenvolveram uma complexa malha de

<sup>29</sup> Os documentos que fundamentam este trânsito são numerosos e encontram-se disponíveis no A.H.U. PE.

<sup>30</sup> AHU – PE, CX. 132, D. 9955.

<sup>31</sup> A categoria de “redes” aqui utilizada parte dos pressupostos apontados em recentes trabalhos que atestam sobre a importância deste mecanismo de articulação também na esfera mercantil. Neste sentido destacamos as produções de João Fragoso, Antônio Carlos Jucá e Roquinaldo Ferreira que podem ser vistas em: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). *Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

contatos e conexões que envolviam até mesmo autoridades régias e oficiais da própria Companhia nos descaminhos. A documentação ainda nos demonstra a grandiosidade e organização das redes que contavam inclusive com mestres de embarcações especializados naquele segmento<sup>32</sup>, além de possuírem correspondentes e comissários, como outros ramos do mercadejar setecentista.

O contrabando de caixas de açúcar serão uma constante na documentação. Nota-se que além de vender as fazendas recebidas como pagamento pela Companhia, alguns produtores e senhores de engenho foram mais ousados e se arriscaram a vender diretamente suas caixas de açúcar para a capitania da Bahia, era menos arriscado e mais econômico do que enfrentar a travessia do Atlântico com barcos próprios. Os tais produtores se sentiam vexados em seus negócios com a empresa, já que, por muitas vezes, a direção da Companhia se negava a pagar o preço estabelecido pela Mesa de Inspeção, bem como pagar os subsídios sobre o produto que eram de sua responsabilidade. Este grupo via o contrabando como remédio para diminuir seus prejuízos. Vale salientar ainda, que vendendo as caixas para a Bahia, estes produtores tinham a vantagem de fazê-lo a dinheiro e não a crédito, fazendas ou letras como costumava fazer a Companhia.

Diversos são os casos encontrados na documentação que fundamentam nossa afirmação. O contrabando de açúcar era tão notório e público que no ano de 1780, o contratador do subsídio de açúcar de Pernambuco, pediu auxílio de tropas pagas ao governador para que seus prejuízos fossem dirimidos. Segundo o contratador ele experimentava muitos prejuízos no dito contrato, pois da Bahia vinham muitos barcos “a esta capitania carregar efeitos para aquela cidade”<sup>33</sup>. Declarava o mesmo já haviam saído naquele tempo de Pernambuco para Bahia “quatro sumacas carregadas, além de uma que naufragou”<sup>34</sup>.

Durante nossa pesquisa as fontes primárias, descobrimos que algumas redes de contraventores se encontravam associadas a falsificadores de selos, como nos revelam dois documentos coletados durante nosso período<sup>35</sup>. Podemos inferir através dos dados, como se comportavam estas redes mercantis de contrabando que buscavam se agrupar a falsificadores na intenção de fazer com que os produtos ilícitos circulassem livremente nas praças mercantis de Pernambuco, chegando as mãos dos compradores finais. Essas mercadorias

---

<sup>32</sup> AHU – PE, Cx. 133 D. 10012; AHU – PE, Cx. 137 D. 10197.

<sup>33</sup> AHU – PE Cx. 137 D. 10197

<sup>34</sup> Idem.

<sup>35</sup> AHU – PE Cx. 128 D. 9737; AHU – PE Cx. 107 D. 8312.

contrabandeadas muito provavelmente ganhavam as ruas nas bocetas das negras de ganho<sup>36</sup>, apesar da prática ter sido proibida por postura do ano de 1744, a venda desses produtos através dessas intermediárias ainda se constituía em atitude cotidiana, como nos deixa claro carta dos oficiais da câmara de Olinda escrita em 1769. Nesta carta os oficiais apelam a vossa majestade o relaxamento da medida, pois afirmam ser aquele comércio essencial para a sustentação de famílias por ser o ato de “comprar e vender” o “único recurso que há no Brasil”<sup>37</sup>.

O contrabando será uma constante durante os vinte e um anos de existência da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, causando graves prejuízos aos comerciantes lisboetas donos da maior parte de suas ações. Essa prática será alvo de grande preocupação por parte da coroa e da junta da companhia sediada em Lisboa, sendo um assunto recorrente na documentação. Ao longo de todo período do monopólio exercido pela empresa, muitas serão as documentações trocadas entre os governadores da Capitania de Pernambuco e as autoridades reais tratando do tema.

Em 1769, o governador de Pernambucano conde de Povolide anunciava a grande “ousadia com que se estavam praticando tão escandalosas negociações quase a minha face e de todos os ministros desta capitania”<sup>38</sup>. O governador relata como atuavam aqueles grupos empenhados no trato ilícito e a dificuldade em conter a prática. Em 1770, era a vez de Manoel da Cunha Meneses, atual governador da capitania relatar o insucesso na repressão contra os descaminhos que naquelas paragens se estabeleciam. Segundo o governador “não pode haver meios para que estes contrabandos se possam evitar”<sup>39</sup>.

O ouvidor da comarca das Alagoas também dará sua contribuição a respeito da questão, para ele era impossível evitar os contrabandos entre Bahia e Pernambuco, pois para isto “seria preciso lançar um cordão de tropa por toda a praia na sua extensão de sessenta léguas”. Para o ouvidor a situação não mudaria até que se tomassem “novas providências e uma nova legislação que contenha os senhores de engenho na facilidade com que vendem suas safras inteiras conhecidamente a contrabandistas”, ou seja, para ele seria mais fácil se coibir a prática regulando a produção dos engenhos “era melhor que este grande e inútil

---

<sup>36</sup> ALMEIDA, Suely. *Histórias de gente sem qualidade: mulheres de cor na capitania de Pernambuco no século XVIII*. In: *História da escravidão em Pernambuco*. Editora Universitária/UFPE, 2012.

<sup>37</sup> AHU – PE Cx. 107 D. 8312.

<sup>38</sup> AHU – PE Cx. 107 D.8284.

<sup>39</sup> AHU – PE Cx. 108, D. 8371.

trabalho que se tem em guardar sessenta léguas de praia, se tivesse em pedir contas aos senhores de engenho das suas respectivas safras”<sup>40</sup>.

O envolvimento de oficiais régios e dos agentes, acionistas e diretores da Companhia será pauta das denúncias feitas à coroa contra a má administração da empresa. Se em um primeiro momento o envolvimento dos próprios deputados e acionistas nos causa estranhamento, vale lembrar que os principais negociantes da praça mercantil pernambucana se tornarão acionistas da empresa e que se estes de início resistiram à ideia da fundação de uma companhia monopolista, logo perceberam que para continuar a usufruir de privilégios fazia-se necessário se engendrar na administração da empresa. O que queremos dizer aqui, é que os homens de negócio de Pernambuco não eram ingênuos, cientes da criação da Companhia apesar de suas representações desfavoráveis se tornaram acionistas e diretores da mesma, pois sabiam que fazer parte da governação era “um poderoso elemento constituidor de conexões e de fluxos de troca gerados a partir da própria instância administrativa”<sup>41</sup> e dessa forma puderam instrumentalizar a instituição para o atendimento de seus interesses pessoais fossem eles lícitos ou não.

Nosso conjunto documental nos revela o dinamismo dos sertões pernambucanos e baianos, que ao longo do século XVIII, irão assumir papel de destaque dentro do mercado interno, estando conectado a uma grande malha comercial que se estendia até a região das Minas Gerais. Os rios, caminhos e picadas interioranas, cumpriram um destacado papel na conexão entre diversas localidades sertanejas e as cidades litorâneas. Seguindo os caminhos das águas, mercadores, comerciantes, fazendeiros e profissionais liberais fizeram surgir nas lonjuras dos sertões um espaço de dinamismo e frenética atividade comercial. O contrabando será uma prática extensiva durante todo o período de existência da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba. A grande dilatação da costa pernambucana, o envolvimento de autoridades régias, oficiais e próprios deputados da companhia no esquema ilícito somado a parca força militar empregada no seu combate e o desejo de senhores de engenhos, produtores e comerciantes de fugir das malhas do comércio monopolista farão com que esta prática se torne uma constante na segunda metade do XVIII. No bojo dessas questões, o comércio ilícito com a vizinha capitania Bahia que contava apenas com uma Mesa de Inspeção, e não com uma companhia comercial monopolizadora, ganhará vulto.

---

<sup>40</sup> AHU – PE, Cx. 133, D. 10012.

<sup>41</sup> GOUVÊA, Maria de Fátima. Redes governativas portuguesas e centralidades régias no mundo português, c. 1680-1730. In: FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. (Orgs). Na trama das redes: políticas e negócios no império português, séculos XVI-XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. P. 180-181.

## Referências

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

ALMEIDA, Suely. Histórias de gente sem qualidade: mulheres de cor na capitania de Pernambuco no século XVIII. In: *História da escravidão em Pernambuco*. Editora Universitária/UFPE, 2012.

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

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

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

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

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

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

DIAS, Érika. *A capitania de Pernambuco e a instalação da Companhia Geral de Comércio*. In: Congresso internacional: O espaço Atlântico de antigo regime: poderes e sociedades. Actas P. 1 - 20. Disponível em: [http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/erika\\_dias.pdf](http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/coloquio/comunicacoes/erika_dias.pdf). Acesso em: 27 de fevereiro de 2013.

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

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

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

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

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

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

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

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