

FOMENTO ULTRAMARINO E MERCANTILISMO: A COMPANHIA GERAL DO GRÃO-PARÁ E MARANHÃO (1755-1778) (IV).

MANUEL NUNES DIAS

Regente da Cadeira de História da Civilização Americana da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

TERCEIRA PARTE

A ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

CAPÍTULO I. — A JUNTA DA ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA.

(Continuação).

A Companhia do Grão-Pará e Maranhão, designada, como vimos, nos seus estatutos “corpo político” (1), era administrada por uma diretoria, denominada Junta da Administração, composta de um provedor, sete deputados, um secretário e três conselheiros. Entre eles eger-se-iam, para os casos de impedimento, um vice-provedor e um substituto. Os diretores seriam todos portugueses, naturais ou naturalizados, e o provedor e deputados deveriam ser comerciantes interessados na Companhia, pelo menos, com mais de 10.000 cruzados em ações. Deviam, outrossim, ser domiciliados no reino (2). Em caso de ausência ocasional ou impedimento temporário, o provedor seria substituído pelo vice, e, na falta de ambos, pelo deputado indicado pela Junta (3).

Dotada de autonomia governativa, com poderes jurisdicionais realmente extraordinários, deliberava como órgão coletivo

(1). — Cf. Instituição..., parágrafo 1.º, pág. 3.

(2). — Idem, parágrafo 2.º.

(3). — Cf. Resolução régia, datada do Palácio de Nossa Senhora da Ajuda, a 16 de janeiro de 1760 (A.H.M.F. — L.R.C.G.G.P.M. n.º 86).

delegado e diretamente subordinado ao rei, único poder político de cuja vontade dependia (4).

Cabia à Junta da Administração exercer os poderes e as atribuições que os estatutos e as ordenanças régias lhe conferiam para assegurar o funcionamento regular da empresa mercantil, promovendo a elaboração dos planos de atividade e esquemas de organização, assim como o regimento interno. As deliberações da diretoria seriam tomadas por maioria de votos. Em caso de empate, o provedor ou seu substituto teria o voto de qualidade (5).

A Junta reunia-se, ordinariamente, três vezes por semana — nas tardes de todas as segundas, quartas e sextas-feiras — na Casa de Santo Antônio,

“que Sua Magestade foi servido conceder-lhe para esse efeito”,

e, extraordinariamente, quando convocada pelo provedor ou dois terços dos seus membros, sempre que os interesses sociais exigissem a deliberação dos diretores-acionistas. As suas decisões ou resoluções constavam do livro de “Atas de Reuniões da Junta” (6).

A hora das sessões era determinada pelo provedor, a quem competia convocar, instalar e presidir as assembleias gerais ordinárias e extraordinárias, ressalvados os casos especiais de impedimento. Aos deputados faltosos, sem justificado motivo, era-lhes atribuída uma multa pecuniária,

“para que não suceda que os negócios da Companhia padeçam por semelhante princípio”.

Podiam, no entanto, fazer-se representar por outro deputado mediante procuração com poderes especiais (7).

A subscrição das ações efetuava-se na sede da Companhia. Enquanto o capital da empresa não foi quase integralizado, preferiu-se o trabalho de sua expedição a outro qualquer de menor acatamento, cuidando-se nos intervalos das matérias do governo econômico da sociedade (8).

A nomeação da primeira Junta, por três anos, ficou reservada ao poder régio. As seguintes, porém, foram eleitas por um

(4). — Cf. O organismo do “Corpo Político”...

(5). — Resposta da Junta ao “Aviso do Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Mello”, de 5 de dezembro de 1756 (A.H.M.F. — C.C.G.P.M. — M. n.º 1 (1755-1760).

(6). — *Ibidem*.

(7). — Resposta...

(8). — *Ibidem*.

ano, na Casa do Despacho da Companhia, pela pluralidade de votos dos acionistas que tivessem pelo menos 5.000 cruzados em títulos. Os que não tivessem ações de valor correspondente a essa quantia podiam, entretanto, unir-se entre si, para perfazer a importância estabelecida. Neste caso, porém, teriam direito a um só voto. Os diretores podiam ser reeleitos, desde que conseguissem, no mínimo, dois terços do total de votos apurados (9).

A primeira Junta, nomeada pelo rei, prestou juramento perante o Juiz Conservador. Nas administrações seguintes, eleitas pela assembléia geral dos interessados na sociedade, o juramento era feito ante o provedor da Companhia (10). As nomeações dependiam, todavia, da confirmação do soberano, árbitro supremo (11).

A 9 de janeiro de 1760, de conformidade com o parágrafo 3.º da instituição da Companhia, a Junta da Administração propôs à consideração da Corôa, para efeito de ratificação, o seguinte resultado apurado na assembléia geral dos acionistas para a eleição da nova diretoria (12):

Para provedor

Em 1.º lugar — J. Francisco da Cruz	eleito com 55 votos
Em 2.º lugar — D. de Bastos Viana	eleito com 16 votos
Em 3.º lugar — José Moreira Leal	eleito com 2 votos

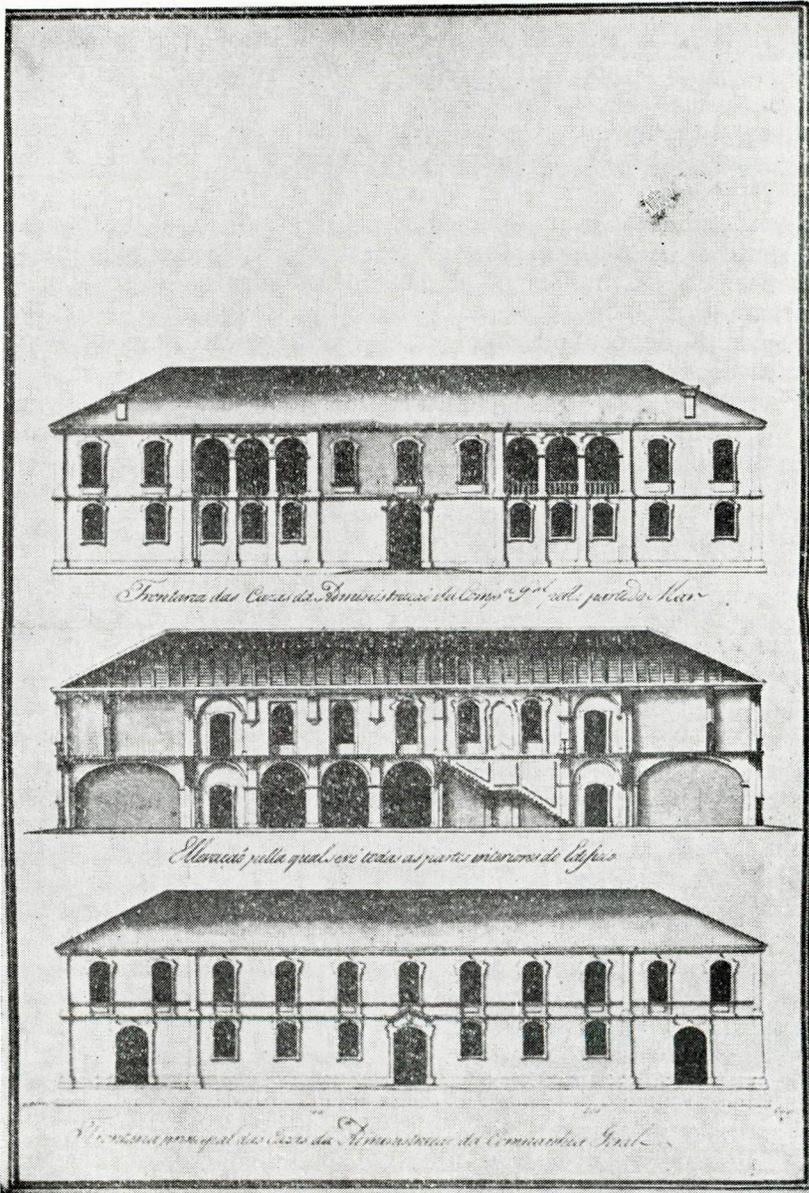
Para vice-provedor

Em 1.º lugar — M. Ferreira da Costa	eleito com 52 votos
Em 2.º lugar — José Moreira Leal	eleito com 12 votos
Em 3.º lugar — Damazo Pereira	eleito com 9 votos

Para deputados

Para 1.º deputado — J. R. Caldas	eleito com 67 votos
Para 2.º deputado — Paulo Jorge	eleito com 64 votos
Para 3.º deputado — João Luís Serra	eleito com 62 votos
Para 4.º deputado — Damazo Pereira	eleito com 57 votos

-
- (9). — Cf. Instituição..., parágrafos 3.º e 5.º, págs. 3 e seg.
(10). — Cf. Resolução Régia, datada do Palácio de Nossa Senhora da Ajuda a 16 de janeiro de 1760 (A.H.M.F. — L.R.C.C.G.P.M. n.º 86).
(11). — Vejam-se as cartas e alvarás de nomeações régias no A.H.M.F. — L.R.C.C.G.P.M. n.º 86; L.R.C.P.Q.A.C.G.P.M. n.º 2.
(12). — O documento, guardado no A.H.M.F. — (L.R.C.C.G.P.M. n.º 86), acha-se assinado por Rodrigo de Samde e Vasconcelos, Antônio dos Santos Pinto, Domingos de Bastos Vianna, José Francisco da Cruz, Manuel Ferreira da Costa, Bento José Álvares, João de Araújo Lima e Caetano Jerônimo. Trata-se, seguramente, da Junta da Administração do ano anterior — 1759.



Para 5.º deputado — Caetano Jerônimo eleito com 52 votos

Para 6.º deputado — M. E. de Castro eleito com 51 votos

Para 7.º deputado — D. de Vilas Boas eleito com 47 votos

Para conselheiros

Para 1.º conselheiro — J. R. Esteves eleito com 52 votos

Para 2.º conselheiro — R. Bandeira eleito com 46 votos

Para 3.º conselheiro — I. Pedro Quintela eleito com 43 votos

Dois dias depois, a 11 de janeiro de 1760, foi inteiramente ratificada por D. José I a votação acima referida (13). Com semelhante confirmação régia, a diretoria empossada para o governo da Companhia em 1760 ficou assim constituída:

Provedor — José Francisco da Cruz

Vice-provedor — Manuel Ferreira da Costa

Deputados — João Rodrigues Caldas, Paulo Jorge, João Luís Serra, Damazo Pereira, Caetano Jerônimo, Manuel Eleutério de Castro e Domingos de Vilas Boas

Conselheiros — José Rodrigues Esteves, Rodrigues Bandeira e Inácio Pedro Quintela.

Segundo cópia de um aviso de 16 de agosto de 1768 (14), a Junta da Administração da Companhia era, então, a seguinte:

Provedor — Inácio Pedro Quintela

Vice-provedor — Anselmo José da Cruz

Deputados — Francisco José Loyco (?), Joaquim José Estêvão (?), Manuel Inácio Ferreira, João Roque Jorge, Silvério Luís Serra, José Ferreira Coelho e Domingos Lourenço

Conselheiros — José Roiz Bandeira, Manuel Ferreira da Costa e João Roiz Caldas.

A 13 de dezembro de 1756, a Junta era composta dos seguintes deputados: Bento José Álvares, Manuel Ferreira da Costa, Antônio dos Santos Pinto, João Francisco da Cruz, Rodrigo de Sande e Vasconcelos, Domingos de Bastos Viana e Estêvão José de Almeida (15).

Observe-se que certos diretores foram reeleitos. Semelhante permanência na Junta da Administração serviu de argumento para os detratores da Companhia (16) acusarem a socieda-

(13). — *Idem*, L.R.C.P.J.C.G.P.M. Liv. 1.º, n.º 84.

(14). — *Ibidem*.

(15). — Cf. Resposta da Junta ...

(16). — Cf. Os detratores.

de monopolista pombalina com aspereza e inclemência. Numa representação, sem data nem nome, dirigida à rainha D. Maria I, os descontentes denunciavam desabridamente a Companhia,

“onde os cabalas e padrinhos os tem feito perpetuar de modo que o provedor e deputados se perpetuam” (17).

Não cabe aqui, nas estreitas balizas dêste capítulo, a discussão do problema. A controvérsia (18), que leva à extinção da Companhia, no comêço do reinado de D. Maria I, em janeiro de 1778, reclama lugar mais apropriado no corpo desta tese. Impõe-se agora, tão sòmente, o estudo do mecanismo da vida administrativa da gigantesca emprêsa colonial, paraninfada generosamente pelo despotismo pombalino.

A existência de uma Junta da Administração estabelece, incontinentemente, um amontado de problemas, cujas respostas não são nada fáceis.

Nas reuniões não havia distinção de lugares, salvo o do provedor, na cabeceira da mesa, e o do secretário, na parte oposta. Os deputados tomavam os assentos laterais que se achassem desocupados, sem que disso resultasse distinção de pessoas. Qualquer diretor tinha inteira liberdade de propor na Junta os negócios que lhe parecessem necessitar de alguma decisão. Sôbre êles se discorria livremente, mostrando cada um os fundamentos da sua opinião. A palavra era dada a quem a desejasse. Ao provedor competia presidir a assembléia. No caso de não haver concordância, recorria-se, então, à pluralidade dos votos (19).

Pelo trabalho do provedor e deputados, a Companhia pagava a comissão de seis por cento contados na forma que dispunha o parágrafo vinte e cinco da sua instituição: 2% sôbre o emprêgo e despesas feitas em Lisboa com a expedição das frotas e mais expedições da Companhia; mais 2% nas vendas que se fizessem nas capitánias do Grão-Pará e Maranhão; e, finalmente, outros 2% nas carregações de torna-viagem e despesas na capital do reino (2). Essa percentagem, no entanto, não era tôda amealhada pelos referidos diretores. Com ela pagavam os deputados aos administradores de Belém e São Luís

(17). — A.H.U. — C.P. n.º 37 (1777-1778).

(18). — Vejam-se os respectivos capítulos da controvérsia em tôrno da Companhia — os detratores e os apologistas.

(19). — Cf. Resposta da Junta ao “Avizo do Secretário de Estado, Sebastião José de Carvalho e Mello”, de 5 de dezembro de 1756 (A.H.M.F. — C.C. G.P.M. — M. n.º 1 (1755-1760)).

(20). — Cf. Instituição..., parágrafo 25.º, pág. 10.

“os ordenados em que se tem ajustado”.

“Remuneravam, outrossim, a um guarda-livros e a dois caixeiros que os ajudam no seu ministério, porque sendo pessoal o trabalho de que se encarregarão nesta cidade, justamente devem pagar da sua fazenda a quem os ajuda” (21).

Fora da comissão de 6% a Junta não auferia outro estipêndio, mesmo que por conta da empresa mandasse vir fazendas de fora do reino ou que exportasse para os países estrangeiros as carregações ultramarinas. Semelhantes avanços pertenciam ao “Corpo da Companhia” para se repartirem pelos seus interessados (22).

A Companhia pagava em quartéis os ordenados que venciam o juiz conservador, o procurador fiscal, o secretário da Junta, o escrivão da Conservatoria, o meirinho, os porteiros da Junta e armazéns,

“porque são ministérios em que a Junta não pode empregar-se”.

Tôdas as despesas que se fazia com livros, papel, impressões e outras miudezas

“que lhe pertencem de propriedade e que nenhum dos deputados pode dizer que é seu, porque tudo se ha de entregar aos que lhes sucederem na administração”,

eram pagas pela diretoria da sociedade com os cabedais da empresa (23).

A “Caixa do Dinheiro”, guardada na “Casa da Companhia”, era fechada com nove chaves diferentes “que fechão em dois cadeados”: uma pertencia ao provedor, sendo as restantes distribuídas pelos deputados (24). Era curial, pois, a desconfiança da Junta, entregando a cada um dos diretores uma chave do cofre que, desse modo, somente na presença de todos poderia ser aberto e fechado, tôdas as vêzes que fôsse necessário pagar ou receber. No caso de impedimento, o faltoso teria o cuidado

(21). — Resposta da Junta ...

(22). — *Ibidem.*

(23). — *Ibidem.*

(24). — Se eram 9 chaves, seriam 8 os deputados e não 7. O parágrafo 1.º da Instituição (pág. 3) menciona 8 deputados. As eleições, porém, confirmam apenas 7. Agora aparecem 9 chaves do cofre — uma do provedor e 8 dos deputados. Seria uma para cada um dos deputados? Neste caso eram 8 e não 7 os deputados. Ou a 9a. chave ficaria com o secretário da Junta?

de mandar a sua chave por um dos deputados para, na sua falta, não se interromperem os recebimentos e os pagamentos (25).

O govêrno da Junta achava-se dividido em duas repartições: navegação e comércio. Do “ministério da navegação” eram incumbidos dois deputados que tinham a seu cargo tôda a administração pertinente à marinharia. Aos demais membros da diretoria pertencia o “ministério do commercio”. Isso, no entanto, não impedia que uns e outros deputados trabalhassem em comum, consoante as circunstâncias (26).

Os 2 deputados que cuidavam da marinha tinham entre si dividido o encargo. Um dêles era incumbido de aprestar os navios de tudo quanto lhes fôsse necessário para seguirem suas viagens. Examinava as obras e reparos que se faziam nos barcos. Regulava as equipagens e mantimentos que deviam levar. Enfim, cuidava de tudo de que os navios carecessem. Assistia, ademais, às compras, aprovando ou não as respectivas importâncias que deviam ser pagas. O outro deputado, por sua vez, estava encarregado do pagamento das contas e rões aprovados pelo seu colega de “ministério”, formalizando contas separadas da despesa de cada um dos navios. Os gastos eram, finalmente, apresentados à Junta com os respectivos documentos que os justificassem, os quais depois de examinados se mandavam lançar por extenso nos “Livros da Companhia”, guardando-se, porém, a documentação para que a todo o tempo pudesse servir de prova das respectivas despesas (27).

Os dois deputados do “ministério da navegação” prestavam, como se vê, contas à Junta reunida em assembléia. Nenhum dêles tinha, pois, liberdade de aviamento. Todo o expediente dependia da aprovação da Junta. A compra dos navios era discutida em reunião da diretoria depois de devidamente examinada a embarcação pelos deputados. E, na Junta, eram determinados os respectivos preços de compra. Nada era feito sem o consentimento da gerência da poderosa Companhia (28).

Para o comércio,

“como as carregações se compõem da variedade de generos que a necessidade e o luxo faz indispensáveis aos povos”,

(25). — Cf. Resposta da Junta ...

(26). — ... “ainda naquelas materias que não estão a seu cargo, porque no caso de necessidade nem há pode dizer que tem emprego particular, mas sim toda a Junta é obrigada a trabalhar naquelle que é necessario” (Ibidem).

(27). — Ibidem.

(28). — Ibidem.

eram organizadas listas das mercadorias e demais artigos que se haviam de comprar. Ultimadas as relações, averiguada estimativamente a importância de cada rol, eram divididas pelos deputados da Junta, encarregando-se cada um dêles das diferentes compras

“para que tem mais propensão ou maior conhecimento”.

Qualidade e preços eram discutidos pela Junta. Feita a aquisição dos gêneros necessários à vida da empresa, as mercadorias comparadas eram remetidas para os armazens da Companhia, onde era feita a embalagem — encaixotamento, enfardamento ou empacotamento — conforme a natureza e destinação do artigo (29).

Nos armazens era feito o controle das carregações. Para isso havia livros onde se lançava o conteúdo de cada um dos volumes — caixote, fardo ou pacote — e tudo o mais que se embarcasse, com os seus respectivos custos e despesas. Depois de atentamente examinados e conferidos, os carregamentos eram escriturados por extenso nos “Livros da Companhia” concorrendo para todo este trabalho, indistintamente, não só o provedor e deputados mas, também, os caixeiros (30).

Feita a escrituração das carregações e embarcadas as mercadorias, a Junta reunia-se para discutir e redigir os relatórios a serem enviados com as fazendas aos administradores do ultramar. Tudo era examinado em diferentes sessões ordinárias e extraordinárias, se necessário fôsse. Nas ordens da Junta aos feitores da Companhia em São Luís, Belém, Bissau, Cacheu e ilhas de Cabo Verde (31), figuram instruções a respeito do negócio a ser realizado, tendo-se em vista os preços da praça e a lei econômica da oferta e da procura. As carregações de tornaviagem e a venda dos artigos remetidos de Lisboa obedeciam às determinações da Junta, melhor conhecedora das condições de mercado. Só depois disso concluído é que se expediam as frotas ou os navios dispersos, ficando tudo lançado nos “Livros da Companhia” (32).

No apresto dos navios e compra dos diferentes gêneros de que se compunham as carregações encontram-se despesas grossas e miúdas. Como o dinheiro da Companhia se achava no co-

(29). — *Ibidem*.

(30). — *Ibidem*.

(31). — Cf. As administrações subalternas do ultramar.

(32). — Cf. Resposta da Junta ...

fre guardado com as referidas nove chaves em poder do provedor e dos deputados, sem cuja cooperação não se podia abrir ou fechar, estabeleceu-se que, para evitar o discômodo das partes e o da Junta, na ocorrência de muitos credores, apenas se pagassem à “bôca do cofre” as importâncias de maior monta. As despesas miúdas seriam pagas à vista pelo deputado que as tinha a seu cargo. Para isso se lhe dava o dinheiro necessário mediante recibo (33).

Das parcelas que se pagavam à “bôca do cofre” se cobravam os respectivos recibos que serviam de prova aos assentos dos livros da sociedade. Para o pagamento das importâncias menores, a Junta repartia pelos deputados o dinheiro necessário à proporção do que cada um deles tinha que pagar. Os diretores passavam recibo do valor recebido, o qual era temporariamente guardado na caixa como dinheiro efetivo, enquanto o mesmo deputado não apresentasse a conta da sua despesa. Logo, porém, que tudo fôsse aprovado na Junta e escriturado nos “Livros da Companhia”, se restituíam ao deputado os recibos que antecedentemente havia passado para cobertura da despesa oriunda de suas compras (34).

O provedor, como cabeça da Junta da Administração, devia esforçar-se para que os negócios se decidissem amigavelmente, ouvindo os fundamentos que cada um dos deputados tinha para aprová-los ou regeitá-los. Competia-lhe, no caso de discórdia dos diretores, unir as opiniões ao que lhe parecessem mais acertadas. Quando, porém, não o pudesse conseguir por êsse modo, deveria mandar recolher os votos pelo secretário da Junta. Nesta ocorrência, a questão ficaria resolvida pela pluralidade de votos, lavrando-se, finalmente, o respectivo termo assinado pelo provedor e por todos os deputados (35).

CAPÍTULO II. — AS ADMINISTRAÇÕES SUBALTERNAS DO ULTRAMAR

Subordinados à Junta da Administração em Lisboa, e em íntima conexão com ela, a Companhia mantinha, nos centros de negociação ultramarina, certos feitores com a incumbência de assegurar o bom funcionamento da empresa colonial, executando as ordens e esquemas de ação mercantil planejados na capital do reino pela diretoria da abastada sociedade.

(33). — *Ibidem*.

(34). — *Ibidem*.

(35). — *Ibidem*.

Para a gerência mercantil de cada uma das áreas geo-econômicas do ultramar que figuravam na cedência régia do monopólio do tráfico — Cacheu, Bissau, ilhas de Cabo Verde, Pará e Maranhão — a Junta nomeou dois administradores para “cuidarem, promoverem e exercerem” todos os negócios pertencentes à empresa na forma da sua instituição, leis e ordens de Sua Magestade e na observância das instruções do governo da Companhia estante em Lisboa (1).

Dada a diversidade dos encargos e obrigações, a administração dos negócios da Companhia na África atlântica e nas capitâneas do extremo-norte do Brasil, à maneira do que acontecia com a Junta em Lisboa, achava-se dividida, sendo cada um dos fatores encarregado de um “ministério”. Isso, no entanto, não dava a nenhum deles jurisdição privativa ou independência tal que se presume pudesse, êste ou aquêle administrador, agir livremente pelo seu particular arbítrio. Antes, pelo contrário, nada podia ser executado sem o comum acôrdo entre ambos. No caso de discórdia, competia à Junta da Administração resolver o impasse em assembléa da diretoria na forma que lhe parecesse mais conveniente (2).

Um dos administradores tinha o encargo do recebimento das fazendas nos armazens da Companhia, da sua arrumação, da venda e compra dos gêneros da produção local. O outro, por sua vez, estava encarregado das cobranças de tudo o que se estivesse devendo à empresa. Cabia-lhe, pois, a superintendência e inspeção da contadoria e expedição da correspondência. A ambos cumpria distribuir, de comum acôrdo, os afazeres e serviços com os escriturários e caixeiros da Companhia, consoante maior pendor e propensão de cada um (3).

A contadoria seria estabelecida na Casa da Administração, onde eram conservados todos os livros e papéis pertencentes à Companhia. A contabilidade e escrituração deviam estar sempre em dia. Na mesma Casa da Administração seria conservada sempre a caixa ou cofre da empresa, fechado com duas chaves, ficando cada uma delas em poder de cada um dos administradores, responsáveis cada um por si e solidariamente pelo dinheiro da sociedade. Repete-se, aqui, o que ficou dito sôbre o cofre da Companhia guardado pela Junta da Adminis-

(1). — Cf. *Directório econômico para a administração da Companhia na cidade de Belém do Pará*, datado de Lisboa a 25 de junho de 1765 (A.H.M.F. — C.P.P. n.º 99).

(2). — Cf. *“Directório...”*.

(3). — *Ibidem*.

tração em Lisboa (4). O cofre só podia ser aberto ou fechado na presença dos administradores senhores das chaves. Repare-se, pois, na desconfiança da Companhia.

Nenhuma importância em dinheiro podia ser retirada do cofre senão para as remessas e despesas da empresa ou, conforme o caso, para

“as assistências que se fizerem do serviço de Sua Magestade” (5).

Observe-se, neste último caso, a colaboração da Companhia, credora da realza (6). Os adiantamentos à Coroa seriam conforme as determinações da Junta e ordens por escrito do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão. Para isso teriam os administradores o especial cuidado de requererem letras a quem pertencesse passá-las para se remeterem à Junta na primeira oportunidade, para liquidação da sua importância na Côrte. Tudo devia ser feito de conformidade com as “Reais Ordens” (7).

O serviço de interesse da Companhia devia ser executado com exatidão e oportunidade. Para isso a Junta determinou que os feitores do ultramar estivessem durante as vinte e quatro horas do dia na Casa da Administração, onde deviam morar. No caso do prédio não possuir condições adequadas, a residência seria, então, na casa contígua (8).

No fim de cada ano os administradores, em observância às prescrições da Junta, eram obrigados a fazer os balanços das fazendas e gêneros estocados nos armazéns da Companhia. A escrituração devia ser de tôdas as mercadorias — as enviadas do reino e as de produção local. O governo da empresa exigia ademais uma relação das dívidas ainda não saldadas até a época da verificação do respectivo balanço, com declaração dos nomes de cada um dos devedores. Tôda a escrita, com os dados completos na medida do possível, devia ser remetida à Junta da Administração, no primeiro navio, para apuração geral do estado econômico-financeiro da empresa (9).

(4). — Cf. A Junta da Administração em Lisboa.

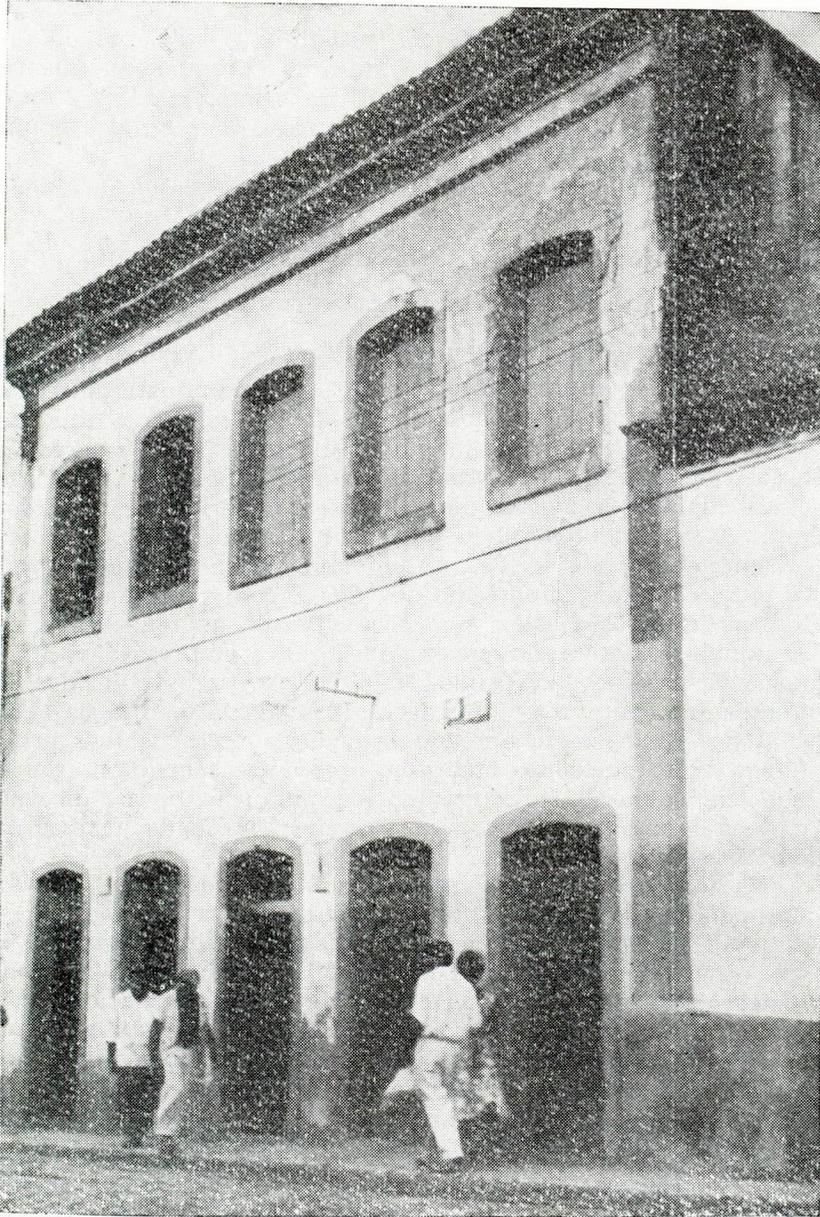
(5). — Cf. “Directório...”.

(6). — Cf. Defesa de patrimônio da Coroa.

(7). — Cf. “Directório...”.

(8). — *Ibidem*. Vejam-se os armazéns da Companhia em São Luís. Ao lado, de frente do prédio da nova Alfândega do Maranhão, na atual rua Cândido Mendes, antiga Rua da Estréla ainda se acha bem conservado um sobrado. Trata-se, segundo nos afirmou Jerônimo de Viveiros, da antiga residência dos administradores da Companhia pombalina. Repare-se na fotografia.

(9). — Cf. “Directório...”.



Escombros dos armazens da Companhia em São Luís do Maranhão, situados na esquina do velho Beco da Alfândega, atual Travessa Marcelino de Almeida, com a antiga Rua da Estrêla, hoje Rua Cândido Mendes, a poucos metros da moderna Alfândega (Foto do Autor).

Os administradores estavam proibidos pela Coroa de fazer qualquer negócio particular durante o tempo em que se achassem feitorizando os interesses da Companhia. A Junta, advogando em causa própria, recomendava-lhes sempre a observância da referida proibição régia (10).

Sendo a Companhia instituída pela realza em benefício do comércio e

“utilidade dos povos daquele Estado”,

e desejando a Junta da Administração cumprir com as

“reais e pias intenções do mesmo Senhor”,

o governo da empresa ordenou aos seus administradores do Pará e Maranhão que quando não pudessem vender a dinheiro as fazendas e escravos da Companhia, fizessem-no a crédito, desde que as pessoas fossem notoriamente abonadas, para que os cabedais da sociedade não corressem o perigo de se perderem. Aos lavradores e mais pessoas que, à sua custa, transportassem gêneros dos sertões, a Companhia dava um ano de prazo para a liquidação do saldo devedor, a contar do dia em que fossem feitos os ajustes, sem acréscimo de qualquer espécie. Tratando-se, porém, de outros devedores, a empresa dava apenas seis meses. Excedendo, todavia, os prazos referidos, a Companhia cobrava os juros declarados na sua instituição (11), contados desde o dia em que fazendas e escravos lhes eram fiados. Para que todos pudessem aproveitar semelhante benevolência, cabia aos administradores comunicar, no ato da venda, aos lavradores e demais pessoas, a mencionada benesse da empresa (12).

O que ficou dito refere-se à administração dos bens da Companhia no Pará e Maranhão. Muita coisa ainda está por dizer. E' natural que assim fôsse, dada a escassez de fontes dessa ordem. O mencionado **Directório Económico para a administração da Companhia na cidade de Belém do Pará** deixou muito a desejar. A supervisão dos cabedais da gigantesca empresa colonial nos mercados do ultramar foi sendo seguramente alterada em seus detalhes consoante as circunstâncias. O próprio “Directório” termina afirmando que

“tudo o mais se regularão os ditos administradores pela Instituição da Companhia, pelas leis de Sua Magestade a ela respectivas e pelas ordens da Junta” (13).

(10). — *Ibidem*.

(11). — Cf. *Instituição...*, parágrafo 23, pág. 10. Os juros eram de 5% ao ano.

(12). — Cf. “*Directório...*”.

(13). — *Ibidem*.

A gerência no ultramar não obedeceu, quer-nos parecer, a um plano previamente traçado.

Não encontramos, porém, nenhum “Directório” para os administradores dos bens da Companhia nos centros de resgates da Guiné. E’ conhecido, todavia, parte do mecanismo da vida administrativa da sociedade, graças a um contrato elaborado em Lisboa, a 26 de setembro de 1760, pela Junta da Administração com José Ramos da Silva e Lourenço José Vianna (14). Por êsse acôrdo ficou ajustado, com os senhores provedor e deputados da Companhia, a ida de José Ramos da Silva e Lourenço José Viana para a praça de Cacheu como administradores dos cabedais da empresa. Assumiram o compromisso de levar dois caixeiros, aos quais dariam 1.200\$000 réis de ordenado anual a cada um. Obrigavam-se, outrossim, a mantê-los e conservá-los em suas residências (15).

Pela administração, a Companhia comprometia-se a pagar aos referidos feitores cinco por cento

“contados no valor das carregações assim em efeito como em escravatura”.

Dados os gastos que teriam com a manutenção e ordenados dos dois caixeiros e demais despesas miúdas, afigura-se-nos que os administradores amealhariam, líquido, uma percentagem que andaria por volta de quatro por cento, uma boa importância, sem dúvida, se tivermos em conta o vigor das rotas negreiras da Guiné que demandavam os portos de São Luís e Belém (16).

Por morte de um dos administradores, o cargo seria temporariamente ocupado pelo caixeiro mais recomendado, até que a Junta da Administração enviasse outro feitor. Todos os bens do falecido deviam ser encaminhados aos seus respectivos herdeiros (17).

As passagens de ida e volta dos administradores seriam por conta da Companhia. Comprometiam-se os feitores a enviar rões em duplicata de tôdas as expedições que fizessem — uma carta pelo capitão do navio das concernentes carregações e outra pelo barco seguinte (18).

(14). — A.H.M.F. — C.C.B. n.º 97.

(15). — *Ibidem*.

(16). — Cf. As carregações de mão-de-obra africana.

(17). — A.H.M.F. — C.C.B. n.º 97.

(18). — *Ibidem*.

À maneira dos feitores do Pará e Maranhão, os administradores de Cacheu estavam proibidos de todo e qualquer negócio que não fôsse da Companhia,

“e isto debaixo das penas impostas ao desrespeito”
(19).

Na assinatura do contrato, em Lisboa, José Ramos da Silva e Lourenço José Viana receberam da Junta a importância de 200\$000 réis, obrigando-se, porém, a dar conta dessa quantia pelas mencionadas comissões estipuladas no ajuste (20).

Sabe-se, outrossim, por um edital da Junta da Administração, datado de Lisboa a 14 de julho de 1767 (21), que os administradores de Cacheu nem sempre receberam a percentagem de cinco por cento do tráfico mercantil das suas gerências como forma de pagamento dos seus emolumentos. Naquela data, pelo menos, a Companhia preferiu pagar anualmente ordenados ao pessoal das feitorias do ultramar. Assim é que um guardalivros da administração dos bens da empresa recebia na capitania do Pará 600\$000 réis de vencimentos anuais, enquanto os escriturários percebia a metade dessa importância — 300\$000 réis por ano. Nessa época a Junta pagava a dois escriturários da sua contadoria 100\$000 réis de ordenado anual a cada um (22). Note-se, pois, a diferença de vencimentos entre os escriturários que trabalhavam na administração na cidade de Belém e seus colegas da contadoria da Junta. Há, como se vê, uma diferença anual de 200\$000 réis nos ordenados.

Aos administradores das praças de Bissau e Cacheu, naquela data, a Companhia pagava 1.200\$000 réis de ordenado por ano a cada um (23), isto é, os mesmos vencimentos que José Ramos da Silva e Lourenço José Viana, como ficou dito, pagavam a cada um dos seus dois caixeiros, em setembro de 1760, em Cacheu (24).

Qual a razão disso? Que teria levado a Companhia a abolir, na medida do possível, o sistema de pagamento a seus administradores em Cacheu na base de percentagem do movimento das carregações? Acontecia que os feitores, ganhando segundo o giro mercantil, tinham interesse em remeter maior número de

(19). — *Ibidem*. O documento refere-se a “penas impostas no desrespeito”. Que penas?

(20). — *Ibidem*.

(21). — *Ibidem*, L.R.E.C.C.G.P.M., 1.º, n.º 91.

(22). — *Ibidem*.

(23). — *Ibidem*.

(24). — *Ibidem*, C.C.B. n.º 97.

escravos para Belém e São Luís, não lhes importando as condições físicas dos mesmos. Quanto maior fôsse a remessa, maior seria a comissão, fôsem bons ou maus os infelizes escravos. Esse sistema de percentagem tinha, pois, graves inconvenientes para a emprêsa. Afigura-se-nos ser suficiente o motivo para a Companhia preferir a modalidade do ordenado anual fixo, pelo menos a título de experiência. Que havia desmandos e abusos dos feitores nesse setor, não há dúvida. Dois ofícios de Bernardo de Melo e Castro, um de 2 de agosto de 1759 (25) e outro de 19 de agosto de 1762 (26), afirma que os administradores da Guiné faziam embarcar escravos fôsse qual fôsse o seu estado. Isso, naturalmente, para ganharem a comissão.

Em julho de 1767, o segundo caixeiro da administração da Companhia em Cabo Verde vencia dois por cento de comissão, que lhe rendia, mais ou menos, a importância de 800\$000 réis por ano, segundo edital da Junta (27). Isto indica, portanto, que a forma de pagamento por percentagem do valor do tráfico não foi de todo suprimida, pelo menos nas ilhas, onde certos caixeiros ganhavam um por cento de comissão que lhes poderia render 400\$000 réis por ano (28).

Conhecemos alguns nomes das pessoas que administravam os bens da Companhia em Cacheu, Bissau, Pará e Maranhão. Difícil, senão impossível, fazer-se um levantamento completo do quadro do pessoal das administrações. A escassez de fontes dessa natureza constitui obstáculo intransponível. Contentemo-nos, porém, com alguns informes extraídos dos códices e papéis avulsos pertencentes à emprêsa e que se acham guardados nos arquivos de Lisboa — Arquivo Histórico do Ministério das Finanças e Arquivo Histórico Ultramarino.

Segundo um registro datado de Lisboa a 26 de junho de 1765, os administradores dos bens da Companhia no Pará, nessa data, eram Miguel João Caetano e Manuel Veloso (29). A 30 de abril de 1774, os cabedais da emprêsa na cidade de Belém estavam sob a gerência de Antônio Coutinho de Almeida e José Pereira Viana (30). No ano seguinte (1775) respondiam pela administração Gonçalo Pereira e Antônio Coutinho de Almeida. Este vinha da governança anterior e manteve-se na

(25). — A.H.U. — M.P. 1759-1760.

(26). — *Idem*, 1762.

(27). — A.H.M.F. — C.C.B. n.º 97.

(28). — *Ibidem*.

(29). — A.H.M.F. — L.R.P.P. n.º 88.

(30). — A.H.U. — M.M. n.º 29 (1774-1775).

gerência pelo menos até outubro de 1776 (31). Nesta data, seu colega era o administrador Manuel José da Cunha (32).

No Maranhão a primeira notícia que temos do govêrno da Companhia data de 8 de julho de 1756, quando o provedor e deputados da Junta nomearam Francisco Pereira e Vicente Ferreira da Costa para administradores dos bens da empresa colonial em São Luís (33). Em 5 de outubro de 1771, 24 de março de 1773 e 29 de janeiro de 1774, os feitores eram José Vieira da Silva e Bonifácio José Lamas, segundo consta da correspondência dos administradores com a Junta (34). Em 22 de abril de 1770, Joaquim Barbosa de Almeida e José Vieira da Silva eram os responsáveis pelos bens da sociedade em São Luís (35). Nos últimos anos de vida da Companhia — 18 de abril de 1776, 13 de agosto de 1777 e fevereiro de 1778 — os administradores eram Luís Antônio Ferreira de Araujo e Marçal Inácio Monteiro (36). A 4 de novembro de 1778, quando a Companhia já estava em liquidação (37), o feitor encarregado da cobrança dos bens pertencentes à empresa era Luís Antônio, segundo consta de uma fatura de escravos africanos negociados no Maranhão (38).

Na governança de Cacheu, além de José Ramos da Silva e Lourenço José Viana, a que já nos referimos, encontram-se outros nomes de administradores. Em 24 de outubro de 1760, por exemplo, o provedor e deputados da Junta nomearam José Ramos da Silva e Lourenço José Viana para a administração dos bens da Companhia naquelas partes da Guiné (39). Em 29 de janeiro de 1774, conforme extrato de uma carregação de 220 escravos para o Maranhão (40), Filipe Damázio de Aguiar e Francisco José Gomes eram os feitores da empresa na praça de Cacheu (41).

Responsáveis pela administração dos cabedais da Companhia em Bissau, em março e abril de 1774, encontravam-se João da Costa e João Antônio Pereira (42). Em abril de 1775

(31). — A.H.M.F. — C.C.A.G.P. n.º 100.

(32). — *Ibidem*.

(33). — *Ibidem*, L.R.P.P. n.º 88.

(34). — *Ibidem*, C.A.M. n.º 105.

(35). — *Ibidem*.

(36). — *Ibidem*.

(37). — Cf. A Junta Liquidatária dos fundos da Companhia.

(38). — A.H.U. — M.M. n.º 32 (1778-1779).

(39). — A.H.M.F. — L.R.P.P. n.º 88.

(40). — Cf. As carregações de mão-de-obra africana.

(41). — A.H.U. — M.M. n.º 29 (1774-1775).

(42). — *Ibidem*.

ainda estavam à testa da gerência da feitoria, segundo consta de uma fatura de 200 escravos que carregaram nessa data (43).

Na ilha de São Tiago do arquipélago de Cabo Verde, a 2 de outubro de 1764, o administrador dos bens da Companhia era Antônio José Xavier, nomeado nessa data pelo provedor e deputados da Junta (44).

Os administradores da sociedade em Angola, a 14 de agosto de 1761, eram José Rodrigues Viana e Manuel Cardoso da Silva, segundo consta do “Livro do Registro das Procuções e Provimientos”, guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (45).

Além desses feitores a poderosa Companhia mantinha comissários de compras e procuradores nas diferentes praças de Portugal (Viana, Pôrto, Aveiro, etc), da Europa Mediterrânea (Gênova, Cádiz e Marselha) e da Europa do Norte (Bristol, Londres, Antuérpia, Roterdão, Ruão, Amsterdão e Hamburgo), num antêntico feixe mercantil do qual Lisboa era, a um tempo, o grande mercado dispersor de produtos tropicais atlânticos e praça para a qual convergiam diferentes artigos de procedência européia (46) que engrossavam as rotas atlânticas do Pará, Maranhão, Cacheu, São Luís e ilhas de Cabo Verde que faziam a fortuna da Companhia e de seus associados.

Dado êsse imenso giro mercantil, não admira que a Companhia representasse, então, pelas suas realizações e pelos seus anseios, uma das novas forças progressistas da delineação da política pombalina de fomento ultramarino na segunda metade do século XVIII.

QUARTA PARTE

FOMENTO ULTRAMARINO E GIRO MERCANTIL.

CAPÍTULO I. — A TONELAGEM DA FROTA DA COMPANHIA.

Questão vital para a manutenção e crescimento orgânico da Companhia era o transporte. O problema foi pôsto pela Junta da Administração na ordem do dia em caráter de urgência. A vida da gigantesca empresa projetada dependia, verdadeira-

(43). — *Ibidem*, C.P. n.º 35 (1774-1776).

(44). — A.H.M.F. — L.R.P.P. n.º 88.

(45). — *Ibidem*.

(46). — Cf. Os artigos de procedência européia.

mente, da solução encontrada para semelhante proposição, sem dúvida substancial. A montagem de uma vigorosa frota mercante para o tráfico atlântico à distância, para a transportação das mercadorias tropicais comerciáveis e dos artigos europeus, mostrava-se tarefa difícil. Financiamento, escassez crônica de capitais vivos, tonelagens, organização das unidades com pessoal qualificado, bem como o perfazimento das rotas do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo para a redistribuição dos produtos tropicais pelos mercados europeus (1), constituíam embaraçoso problema. O estabelecimento de uma rede regular de comunicações marítimas entre Lisboa e as diferentes áreas geo-econômicas do patrimônio ultramarino no Atlântico afro-brasileiro era, no entanto, primacial. Por isso mesmo o govêrno da Companhia encarou o assunto de frente, disposto a solucionar a delicada e dispendiosa questão.

Claro é que seria enormemente extravagante, senão impossível, mandar construir uma frota logo após a confirmação régia do estabelecimento da Companhia, em 7 de junho de 1755 (2). Ao contratempo da espera juntava-se o desapropositado empate de capital ou o desvantajoso financiamento. Acresce, outrossim, o inconveniente que poderia resultar de semelhante encomenda, uma vez que tudo aconselhava a organização de uma marinha mercante, cujo crescimento deveria ser ajustado à tonelagem das mercadorias a transportar. Os comboios, para não serem deficitários, seriam assentados de acôrdo com os montantes exportáveis de São Luís, Belém, Cacheu, Bissau, Angola e ilhas de Cabo Verde, bem como em função da maior ou menor aceitação dos produtos tropicais nas praças consumidoras da Europa. A empresa colonial, para ser grande, começaria pequena.

Parelhamente a êsse amontoado de empecilhos, havia ainda o estôrvo da pirataria. A riqueza das carregações das rotas atlânticas despertaria, certamente, o apetite dos corsários e piratas. As frotas do algodão, do cacau e dos demais produtos tropicais, grandemente desejados, tinham de ser protegidas por certas fragatas de guerra. A amplidão econômica das áreas coloniais tinha, igualmente, que ser escorada contra as prováveis investidas da concorrência imperialista das grandes potências. A partilha política e econômica do Atlântico impunha segurança militar, complementação autêntica e necessária do tráfico colonial.

(1). — Cf. Os artigos de procedência européa.

(2). — Alvará de D. José I, in loc. cit.

Enorme, pois, a questão do comércio entre Lisboa e o ultramar. O sistema de transporte, que haveria de fazer a fortuna da Companhia e da colônia, pelo entrelaçamento das longínquas e diferentes áreas do império dividido por quatro continentes, não foi descuidado. Logo que se cogitou da montagem da empresa, o problema foi maduramente pensado, sinal evidente da circunspeção do planejamento da sociedade mercantil.

Vejam-se, por exemplo, os parágrafos nono, décimo e décimo quarto dos estatutos da Companhia. Estabelece aquêla a doação régia de uma área de praia no sítio da Boa Vista, em Lisboa, onde a empresa tinha urgente necessidade de edificar estaleiros para seus navios e armazéns

“para a guarda de tudo o que for a elles pertencente, e estancia para conservarem suas madeiras, fabricando-se tudo em fôrma, que não cause à vizinhança prejuizo, que seja attendivel” (3).

O parágrafo décimo, por sua vez, dispunha que a Companhia teria o privilégio de mandar construir seus navios mercantes e de guerra, em Portugal e no Estado do Grão-Pará e Maranhão, podendo para isso mandar cortar onde entendesse tôda a madeira que lhe fôsse necessária, pagando, porém, o seu justo valor aos respectivos donos (4). O parágrafo décimo quarto completava, afinal, a benesse régia, pois em obediência ao que dispunha, a Coroa fêz mercê e doação à Companhia de duas fragatas de guerra (5) para os comboios e sucessivo serviço de suas frotas. Trata-se das naus **Nossa Senhora da Atalaia** e **Nossa Senhora das Mercês**, destinadas a dar cobertura militar aos navios mercantes contra as prováveis agressões da pirataria; deviam também servir para o transporte das carregações tôdas as vêzes que se tornasse conveniente (6).

Promulgado o referido alvará régio de confirmação da sociedade, a 7 de junho de 1755, a Junta da Administração enviou logo no comêço de agôsto dêsse mesmo ano, ao Estado do Grão-Pará e Maranhão, o hiate São João da Cruz com o aviso da criação da empresa colonial. O navio, fretado a João Faria Pereira, navegou sob o comando do capitão João da Silva, se-

(3). — Cf. Estatutos..., § 9.º, pág. 6.

(4). — Idem, § 10.º.

(5). — ... “huma de quarenta até cincoenta peças; outra de trinta até quarenta” (Idem, § 14.º, pág. 8).

(6). — A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M.

gundo consta do “Diário” (7) e do “Livro dos Balanços” (8) da Companhia.

Comparando, primeiro, construindo e reformando, depois, seus estaleiros do reino e do ultramar, a empresa de comércio e navegação conseguiu, progressivamente, montar uma poderosa frota mercante, cujos navios navegavam com regularidade nas rotas do Atlântico afro-brasileiro que demandavam Cacheu, Bissau, Angola, Ilhas de Cabo Verde, Pará e Maranhão, pelos desejados produtos tropicais. A tessitura do tráfico marítimo era completada pela mecânica da redistribuição das mercadorias de proveniência ultramarina, negociadas nos entrepostos de Londres, Antuérpia, Roterdão, Hamburgo, Cádiz, Marselha e Gênova (9). O portentoso giro comercial era completado pelo tráfico de cabotagem e patrulhamento das costas vulneráveis do Brasil e do ocidente africano, onde eram empregadas embarcações menores (10).

Tarefa difícil, senão impossível, dada a escassez de fontes, é a organização de um quadro demonstrativo completo da tonelagem da frota da Companhia, acompanhado da relação dos capitães de navios, anos de comando, preços de custo, tipos de barcos e respectivas rotas em que se achavam em operação comercial ou de cobertura militar.

Os elementos guardados nos arquivos de Lisboa oferecem, porém, magníficos informes, embora incompletos, que nos permitem observar melhor a organização crescente dos poderosos comboios da Companhia durante o tempo do seu giro comercial, que se estende de agosto de 1755 a janeiro de 1778. Vejam-se, por exemplo, as relações seguintes, elucidativas da baralhada questão marítima (11).

-
- (7). — *Ibidem*, D.C.G.P.M. — A, n.º 3, de 13 de agosto de 1755.
(8). — *Ibidem*, L.B.C.G.P.M., demonstração n.º 10, 1756.
(9). — A.H.M.F. — C.N.C.G.P.M. — Liv. n.º 96; A.H.U.C.P. n.º 33 (1772).
(10). — *Ibidem*, L.R.E.C.C.G.P.M. Liv. n.º 91.
(11). — Quadros demonstrativos organizados com os elementos extraídos dos seguintes arquivos de Lisboa: A.C.M.L. — M.N. Livros n.ºs 1.º, 2.º e 4.º (1772-1778); A.H.UU. — M.M. n.ºs 25 (1760-1764), 26 (1764-1769), 28 (1772-1773), 29 (1774-1775), 30 (1775-1777) e 31 (1778-1779); C. P. n.ºs 35 (1774-1776), 37 (1777-1778) e 38 (1778); A.H.M.F. — M. n.º A, Liv. 62; L.Car.C.G.P.M. n.º 45 A; L.C.C.G.P.M.E. n.º 73; C.N.C.G.P.M. — Liv. n.º 99; L.B.C.G.P.M. — n.º 76.

A tonelagem da frota da Companhia.

(1755-1778).

Names dos navios	Names dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
Santa Ana e São Francisco Xavier	Valério Duarte Gomes		1756, 1757, 1759, 1760, 1761, 1762, 1765, 1766,	Pará	Nau
	Bernardo Franco	11.679\$408	1767 e 1768		
Nossa Senhora da Madre de Deus, São José e Almas	João de Freitas Monteiro		1770, 1771, 1772, 1773, 1775 e 1776	Pará e Maranhão	Nau
	Francisco Serra	10.267\$728	1756 e 1760		
	Manuel Travassos		1762		
São Luís	Manuel Gonçalves Salgado	5.353\$857	1763, 1764, 1765, 1766, 1767, 1770 e 1772	Pará e Maranhão	Galera
	José de Carvalho		1759		
	José Manuel Travassos		1760 e 1761		
São Paulo	Gerônimo Gonçalves		1772	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Bergantim
	Joaquim Ribeiro Duarte	1.317\$564	1773		
	Domingos Antônio Chaves		1774, 1775		

Nomes dos navios		Nomes dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
São Francisco Xavier	Xa-	Francisco João		1763	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Corveta
		Manuel da Silva		1767, 1768 e 1769		
		Manuel da Silva Thomás	18.574\$921	1770, 1772, 1773, 1775 e 1776		
		Francisco Jaques Caldeira		1776 (2a. viagem) 1778		
		Bernardo Franco		1765		
São Pedro Gonçalves	Gonçal-	Miguel Pereira da Costa		1767	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Corveta
		Ignácio Luís da Silva	14.343\$370	1768, 1769, 1770 e 1771		
		João do Espírito Santo		1772, 1773, 1774, 1775, 1776 e 1777		
Nossa Senhora da Oliveira	da	Antônio José de Carvalho		1768	Pará, Maranhão e Bissau	Corveta
		Manuel Luís do Cabo		1772, 1773 e 1775		
		Cipriano Madureira	15.174\$684	1777		
		José Dias Pereira		1777		
		Joaquim da Costa Cortezão		1778		

Names dos navios	Names dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
Nossa Senhora da Conceição (1a. ou 2a. ?)	Antônio Pontes		1755 e 1759		
	Lisboa				
	Joaquim José das Mercês	5.149\$448	1762	Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Galera
	Francisco Duarte Serra		1773		
Nossa Senhora da Conceição (2a. ou 3a. ?)	Miguel da Costa		1771 e 1773		
	Francisco de Carvalho		1773		
	Miguel Pereira da Costa	5.696\$000	1773	Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Galera (12)
	José Antônio Lisboa		1777		
Nossa Senhora da Piedade	Verissimo Duarte Rosa		1777 (2a. viagem)		
	Manuel Travassos	7.569\$600	1772 e 1774	Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Galera
Santa Anna e São Joaquim	Severiano Gonçalves		1757 e 1774		
	José de Oliveira Bulhão	4.700\$000	1776 e 1777	Pará e Maranhão	Galera
Nossa Senhora do Rosário	Julião "Potier" (?)	4.084\$015	1765 e 1774	Maranhão, Parnaíba e Pará	Escuna
S. Joaquim		1.768\$918			Hiate

(12). — Há uma sumaca do mesmo nome em 1772.

Names dos navios	Names dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
Nossa Senhora de Nazareth	José Francisco de Macedo Antônio Florência	1.246\$746	1766, 1773 e 1776 1777	Parnaíba, Pará e Maranhão	Chalupa
Nossa Senhora da Piedade	José Manuel	1.116\$194	1767 e 1773	Pará, Maranhão e Parnaíba	Chalupa (13)
Nossa Senhora da Arrábida		1.187\$096	1767	Parnaíba, Pará e Maranhão	Chalupa
Nossa Senhora da Boa Viagem	Antônio Luís da Piedade Feliciano dos Santos	1.643\$953	1768 e 1774 1775	Maranhão	Chalupa
Nossa Senhora do Bom Sucesso	Jacinto Rodrigues	1.615\$093	1756 e 1768	Pará	Chalupa
Lancha Nova		358\$902	1767	Cacheu	Lancha
Santa Família		2.322\$588		Parnaíba, Pará e Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora do Bom Despacho		2.389\$816	1768	Cacheu e Bissau	Hiate
Nossa Senhora da Boa Nova		2.389\$816	1768	Cacheu e Bissau	Hiate
Nossa Senhora da Conceição e Almas	José Gomes Ribeiro	2.802\$825	1762 e 1764	Pará e Maranhão	Sumaca

(13). — Há uma galera do mesmo nome em 1767.

Nomes dos navios	Nomes dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
Nossa Senhora da Vida		1.863\$068		Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Saude		1.863\$068		Parnaíba e Pará	Chalupa
“Francesa comprada em Cacheu”		446\$400		Cacheu	Chalupa
Nossa Senhora da Conceição	Antônio Pontes Lisboa	3.147\$095	1759 e 1773	Parnaíba, Pará, Maranhão e Angola	Sumaca
Nossa Senhora do Socorro		356\$103	1774		Escuna
Nossa Senhora da Ajuda		655\$610		Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Penha de França	José Correa Lisboa	612\$000	1759 1778	Maranhão e Pará	Lancha
Nossa Senhora dos Prazeres		2.578\$500	1774	Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Conceição	Francisco Duarte Serra	1.050\$523	1755, 1773 e 1774	Parnaíba e Pará	Chalupa
São José	José Ferreira de Azevedo	4.842\$552	1755, 1756, 1758 e 1760	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Galera
	Luís Ferreira Braga		1763		

Names of ships	Names of captains	Prices of cost of ships (reals)	Years of command	Routes of navigation	Types of ships
Nossa Senhora da Atalaia e Senhora do Bom Fim		5.192\$208	1756	Pará e Maranhão	Galera (14)
	Antônio José de Oliveira		1756 e 1760		
São Pedro	José O. Bulhão	3.614\$676	1761	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Galera
	José O. Bulhão		1772		
	João do Espírito Santo				
	Manuel Gomes		1756, 1757		
	José da Silva Costa		1760		
São Sebastião	Leonardo José dos Santos	3.724\$999	1772	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Galera
	Joaquim Ribeiro Duarte		1775		
Santo Antônio	José Gonçalves	2.403\$936	1756, 1759, 1761	Pará, Maranhão, Bissau, Cacheu e Ilhas do Cabo Verde	Galera
	Miguel Pereira		1764		
São Miguel	Antônio Alves de Carvalho	957\$576	1756		Paquete

(14). — Há uma galera com este nome perdida em Angola em 1759.

Names dos navios	Names dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
São Francisco	Joaquim Ribeiro Duarte Antônio Chaves	176\$256	1756, 1776	Ilhas de Cabo Verde	Hiate
Santo Estêvão		1.086\$830			"Corsário" (?)
Nossa Senhora da Esperança	José dos Santos Dionizio da Fonseca	3.676\$080	1757, 1761, 1762 1777, 1778	Pará, Maranhão, Bissau e Cacheu	Corveta
São Tomé		521\$832	1757 e 1760	Cabo Verde	Bergantim
Nossa Senhora da Malaia	João da Silva		1756	Pará	Corveta
Nossa Senhora das Mercês	Agostinho dos Santos		1756, 1765, 1766	Pará	Nau (15)
Nossa Senhora da Atalaia	Agostinho dos Santos Francisco Duarte Serra	2.189\$670	1757, 1761	Pará, Maranhão, e Angola	Galera (16)
Nossa Senhora das Neves	João da Silva Agostinho dos Santos		1759, 1760 1764, 1767	Pará	Galera
Nossa Senhora do Cabo	Manuel da Cunha	6.469\$248	1761, 1762, 1765, 1767, 1768, 1772	Pará, Maranhão, Bissau e Angola	Navio

(15). — Só pode ser a nau de guerra doada pela Coroa à Companhia em 1755 (Cf. Instituição..., parágrafo 14).

(16). — Trata-se da nau de guerra que a Companhia recebeu da realza em 1755? (Ibidem).

Names dos navios	Names dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
São João Batista	José de Oliveira		1762, 1764	Pará, Maranhão e Angola	Navio
	Bulhão				
	Veríssimo Duarte		1772		
Nossa Senhora das Necessidades	José dos Santos	4.005\$910	1760 e 1763	Pará, Maranhão e Cacheu	Corveta
São Lázaro	Gaspar dos Reis		1764	Pará, Maranhão e Angola	Navio
	José O. Bulhão	2.637\$312	1772		
	José de Oliveira				
Nossa Senhora da Glória	Joaquim das Mercês		1773 e 1774	Pará	Lambote (17)
Nossa Senhora da Esperança e Santa Paula	Dionísio Cunha da Fonseca		1775	Maranhão e Pará	
São João, Santo Antônio e Almas	Manuel José de Irias		1775	Maranhão e Pará	Corveta
Nossa Senhora da Conceição e São José	José Antônio Lisboa		1775	Maranhão e Pará	Corveta
Nossa Senhora de Belém	Sebastião Alberto		1775	Maranhão e Pará	Corveta
	Manuel da Cunha		1776, 1777		

(17). — Embarcações pequenas "que giram na Guiné".

Nomes dos navios	Nomes dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
Santo Antônio, o Delfim	Lourenço Gomes dos Santos		1776	Pará e Maranhão	Corveta
Grão-Pará	Manuel da Silva Tomás		1777	Pará e Maranhão	Nau
Santa Ana e São Domingos	José das Neves José de Oliveira Bulhão		1777 (2a. viagem)	Pará	Corveta
São João Batista (2.º ?)		2.700\$745	1761	Maranhão	Navio
São Domingos		1.882\$308	1761	Maranhão	Galera
São Marçal		1.626\$798	1761	Maranhão	Bergantim
Santa Ana, São José e Almas				Maranhão	Nau
Santíssimo Sacramento	Gaspar dos Santos		1774	Maranhão	Nau
Nossa Senhora do Livramento	Francisco de Sales		1777	Maranhão	Corveta
Prazeres			1776	Maranhão	Nau
Santa Izabel			1775	Maranhão	Galera
Nossa Senhora do Rosário e Santo Antônio			1776	Maranhão	Galera

Names of ships	Names of captains	Prices of cost of ships (reals)	Years of command	Routes of navigation	Types of ships
Nossa Senhora da Piedade e Amizade	José Manuel		1772	Maranhão	Corveta
Boa Viagem e Corpo Santo				Maranhão	Corveta
Nazaré e Santa Ana				Maranhão	Corveta
Nossa Senhora do Monte do Carmo	João Pedro		1773	Pará, Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Corveta
	S. Alberto		1776		
	Dionízio dos Reis		1777		
Bela Baroneza	José Gomes de Carvalho		1776, 1777	Maranhão	Galera
Nossa Senhora da Iursula (?) e Santo Antônio			1776	Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora da Esperança e Santa Rita			1775	Maranhão	Corveta
S. Zacarias			1776	Maranhão	Corveta
Nossa Senhora dos Prazeres			1774	Maranhão	Sumaca
Santa Ana e Nossa Senhora da Lapa	Veríssimo Duarte		1774	Maranhão	Galera

Names of the ships	Names of the captains	Prices of cost of the ships (reals)	Years of command	Routes of navigation	Types of ships
Nossa Senhora de Nazaré e Santo Antônio			1775	Maranhão	Nau
Nossa Senhora da Oliveira e Santa Ana			1777	Maranhão	Corveta
Santíssimo Sacramento e Nossa Senhora da Lapa			1776	Maranhão	Corveta
Divina Providência	Antônio de Souza Neto		1778	Maranhão	Corveta
Nossa Senhora da Luz e São Pedro Gonçalves			1776	Maranhão	Corveta
Santa Rita e Santíssimo Sacramento	Antônio Monteiro Neves		1778	Maranhão	Galera
Nossa Senhora Mãe de Deus e Santo Antônio	Luís Antônio da Rocha José Francisco Coito		1778	Maranhão e Angola	Corveta
Nossa Senhora dos Prazeres e Providência	Manuel Vicente de Carvalho Joaquim José da Costa		1777, 1778 1778	Maranhão	Corveta

Names of ships	Names of captains	Prices of cost of ships (réis)	Years of command	Routes of navigation	Types of ships
São Francisco de Paula e Nossa Senhora da Piedade			1776	Maranhão	Sumaca
Santo Cristo e Nossa Senhora da Arrábida			1777	Maranhão	Corveta
Santa Ana e São José			1775	Pará, Maranhão e Angola	Corveta
Nossa Senhora da Oliveira e Santos Reis Magos	Manuel dos Santos		1773	Maranhão	Corveta
São Luís, Rei de França	Ignácio Luís da Silva		1773, 1774, 1777 e 1778	Maranhão e Angola	Corveta
Santa Ana e São Joaquim	José de Oliveira Bulhão	3.910\$272	1774, 1776	Maranhão e Pará	Galera
	Filipe de Aguiar		1777		
	Joaquim Ribeiro		1777		
Nossa Senhora do Sacramento	Feliciano dos Santos Vitorino José da Silva		1778	Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	?
Nossa Senhora do Carmo	Joaquim da Costa Antônio Raposo		1777 1774		?

Nomes dos navios	Nomes dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
Santo Cristo	Antônio Florêncio		1778	Maranhão e Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Nossa Senhora da Luz	Cipriano Madeira		1778	Parnaíba, Maranhão e Pará	
Rainha de Portugal	João Antônio Correa		1778	Maranhão	Galera
Espírito Santo	Antônio Veríssimo de Andrade		1773	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
São Pedro e São Paulo	Pedro José Pinheiro		1773	Madeira (?) e	?
	José Cabral		1774	Cabo Verde	
Santo Elias	José Francisco do Nascimento		1774	Ilhas de Cabo Verde	?
Condessa de São Pavo	Antônio Martins		1774	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Santa Maria	José Cabral		1774	Ilhas de Cabo Verde	Corveta
Senhor do Bom Fim	Antônio Ferreira Braga		1774	Ilhas de Cabo Verde	Galera
Nossa Senhora das Chagas	Joaquim Ribeiro		1776	Ilha de São Miguel	?
Verbo Eterno	José Ventura da Silva		1776	Ilha Terceira	?

Names dos navios	Names dos capitães	Preços de custo dos navios (réis)	Anos de comando	Rotas de navegação	Tipos de navios
Dois Irmãos	Francisco Peixoto		1776	São Miguel	?
Nossa Senhora da Piedade das Chagas	Joaquim da Fonseca		1776	Ilha do Fayal	?
Nossa Senhora do Livramento	Bartolomeu Lourenço		1776	Ilhas de Cabo Verde	?
Nossa Senhora do Socorro	Jacinto Gomes		1777	Ilhas de Cabo Verde, Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Vitória	Pedro José Pinheiro		1774, 1777	Ilhas de São Miguel e Santa Maria	Lambote
Deus "te salve" (?)	Francisco dos Santos		1777	Ilhas	Chalupa
Bom Jesus da Pedra	Pedro de Macedo		1778	Ilha Terceira	Chalupa
São Francisco de Paula	Manuel da Silva José da Silva	176\$256	1772 1773	Cacheu e Bissau	Hiate
Bom Despacho				Parnaíba e Pará	Chalupa
Boa e Nova				Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Piedade				Parnaíba e Pará	Chalupa

Names of ships	Names of captains	Prices of cost of ships (reals)	Years of command	Routes of navigation	Types of ships
Nossa Senhora da Guia				Parnaíba e Pará	Chalupa
Família Sagrada				Parnaíba e Pará	Chalupa
Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio			1774	Parnaíba e Pará	Sumaca
Nossa Senhora dos Prazeres				Parnaíba e Pará	Chalupa
Santo Antônio e Alma				Parnaíba e Pará	Chalupa
São José			1774	Parnaíba e Pará	Lambote
Santo Antônio		2.403\$936		Parnaíba e Pará	Galera
Nossa Senhora da Purificação				Pará e Maranhão	Sumaca
Nossa Senhora Mãe de Deus		2.409\$939	1756	Pará	Nau

TOTAL DE NAVIOS — 124

Repare-se no elevado número de navios. Quer-nos parecer, no entanto, que alguns dêles acham-se em duplicação. Restaurados nos estaleiros do reino e do ultramar, algumas embarcações mudariam de nome ou, conforme o caso, de tipo de navio. Vejam-se os nomes e tipos dos barcos apurados nos quadros demonstrativos. A galera “Nossa Senhora da Conceição” (18), por exemplo, navegava no Atlântico afro-brasileiro desde 1759, fazendo carga e descarga nas Ilhas de Cabo Verde e nos portos de Belém e São Luís. Em 1759, portanto no mesmo ano, encontra-se nas rotas do Pará, Maranhão e Angola uma sumaca com o mesmo nome — “Nossa Senhora da Conceição”. Afigura-se-nos tratar-se do mesmo navio, uma vez que o capitão Antônio Pontes Lisboa acha-se comandando a galera e a sumaca. Os preços de custo, porém, são diferentes, fato que torna a questão ainda mais arrevesada. A galera, conhecida como a segunda, em 1760, e perdida em 1769, custou à Companhia a importância de 5.149\$448 réis. A sumaca, entretanto, figura nos Balanços da empresa como sendo adquirida em 1772 pela quantia de 2.802\$825 réis (19). Na demonstração do ano seguinte, em 1773, a escrituração da Companhia registra a compra de uma sumaca — “Nossa Senhora da Conceição” — pelo preço de 3.147\$025 réis (20). Em 1774 a sociedade adquiriu uma chalupa do mesmo nome pela importância de 1.050\$523 réis (21). Anos antes, em 1771, a Junta da Administração já havia adquirido uma galera, também chamada “Nossa Senhora da Conceição”, pela quantia de 5.696\$000 réis, consoante registro que figura no Balanço da empresa nesse ano (22). Haverá, aqui, duplicidade de navios? Neste caso, como explicar a contabilidade dos Balanços onde surgem quatro embarcações adquiridas em diferentes épocas e por preços diversos? E a existência de uma sumaca e uma galera com o mesmo nome e capitão em 1759? Consoante a escrituração da empresa, não há dúvida: havia duas galeras, duas sumacas e uma chalupa sob a proteção de Nossa Senhora da Conceição. A primeira galera, adquirida por 5.149\$448 réis em 1760, perdeu-se em 1769. Em 1771 a Companhia adquiriu outra pela quantia de 5.696\$000 réis. O mesmo sucederia em relação às duas sumacas: a primeira, adquirida em 1772 pela importância de 2.802\$825 réis, sairia do giro mer-

(18). — Nossa Senhora da Conceição era a Padroeira do Reino e Protetora da Companhia (Cf. Instituição..., parágrafos 1.º e 21).

(19). — Cf. L. B. C. G. P. M. Liv. n.º 76, 1772.

(20). — *Idem*, 1773.

(21). — *Idem*, 1774.

(22). — *Idem*, 1771.

cantil por diferentes razões, podendo, inclusive, ter naufragado; no ano seguinte, a Junta da Administração da empresa compraria outra por 3.147\$025 réis, para substituir a sua congênere desaparecida. E' o que se nos afigura plausível. A chalupa "Nossa Senhora da Conceição", adquirida pela sociedade em 1774 pela quantia de 1.050\$523, não cria problema. Ainda bem. Resta, no entanto, a questão da sumaca e galera que navegam em 1759 sob o mesmo comando. E' claro que o capitão Antônio Pontes Lisboa podia ser comandante dos dois navios em épocas diferentes do mesmo ano de 1759. Exato. Não obstante a praticabilidade do fato, impressiona sobremaneira tamanha coincidência — dois navios com o mesmo nome e capitão no mesmo ano. E' pouco provável, mas não é impossível tratar-se da mesma embarcação. Em 1759 a sumaca podia estar sendo restaurada em algum estaleiro. Ultimada a reforma, seria lançada ao mar como galera, conservando o mesmo nome — **Nossa Senhora da Conceição**. De uma ou de outra forma põe-se, realmente, o problema formulado.

Quer-nos parecer, outrossim, que alguns navios não pertenceriam ao patrimônio da Companhia. Alguns dêles seriam fretados. E' o que se nos afigura. O elevado número de embarcações recenseadas é deveras perturbador. Os quadros demonstrativos organizados com os elementos extraídos dos papéis da Companhia, não obstante o seu alto valor, acham-se incompletos. E' natural que assim seja, dada a escassez de fontes. Observe-se que não conseguimos averiguar todos os preços de custo dos barcos pertencentes à empresa. E' que nem todos figuram nas demonstrações dos Balanços da Companhia, cujas balizas são representadas pelos anos de 1760 e 1774. Antes e depois dêstes marcos cronológicos da vida mercantil da sociedade é enormemente dificultoso, senão irrealizável, apurar as importâncias em dinheiro de todos os navios que engrossaram as rotas atlânticas da gigantesca empresa ultramarina.

Depois de 1774, término da escrituração dos Balanços arrolados, coincidindo com o ritmo crescente das carregações exportadas dos portos das capitâneas do Pará e Maranhão (23), a Companhia adquiriu respeitável número de navios. Vejam-se, por exemplo, os quadros demonstrativos onde figuram 20 corvetas, 5 galeras, 3 chalupas, duas sumacas e embarcações de tipos não identificados enriqueceram a frota da empresa entre

(23). — Cf. As carregações do Pará e Maranhão.

os anos de 1775 e comêço de 1778 (24). Como nesse período não foram apurados os Balanços da Companhia, é natural que os montantes gastos pela empresa no aumento da sua marinha mercante não constem de nossas tabelas. Demais, nenhum dos papéis selecionados pertencentes à escrituração da empresa fornece melhores informes dos que figuram nos quadros elucidativos da tonelagem da frota da Companhia.

A partir dos seus primeiros dias de vida, a sociedade mercantil começou a formar a sua marinha, condição vital para o funcionamento do portentoso organismo.

A 13 de agôsto de 1755, a Junta da Administração comprou as galeras “São José” e “Nossa Senhora da Conceição”, construídas e reformadas na Inglaterra, a João Bristow, pelas respectivas importâncias de 4.842\$552 réis e 5.149\$448 réis (25).

Em 1756 a galera “São José” já navegava nas rotas de Belém, São Luís, Bissau e Cacheu, sob o comando do capitão José Ferreira de Azevedo, conforme se pode ver na tabela explicativa da tonelagem da frota da Companhia. Em 1762, porém, saiu do giro mercantil por ter naufragado nas proximidades da costa do Estado do Grão-Pará e Maranhão. O desafortunado comandante Luís Ferreira Braga, que conseguiu escapar com vida, foi prêso, sendo sólto somente no dia 12 de abril de 1764 depois da Junta da Administração se convencer da sua inculpabilidade (26).

A 10 de fevereiro de 1756 a frota da Companhia foi enriquecida com a compra das naus “Santa Ana” e “São Francisco Xavier” e “Nossa Senhora da Madre de Deus”, “São José” e “Almas” adquiridas, respectivamente, pelas quantias de . . . 11.679\$408 réis e 10.267\$728 réis (27). No dia seguinte, os deputados da Junta, Estevão José de Almeida e Manuel Ferreira da Costa, compraram a galera “Nossa Senhora da Atalaia e Senhora do Bom Fim”, a Antônio José Rodrigues e Bento Fernandes Lobo, por 5.192\$208 réis; entrou logo na rota do Pará e Maranhão (28).

(24). — Ultimado o prazo de vinte anos proposto para a duração da Companhia (Cf. Instituição. . . , § 51), o privilégio não foi renovado. A Coroa, porém, permitiu-lhe a continuidade do seu giro mercantil. A conjuntura do reino começava a mudar com a enfermidade de D. José I e a regência de D. Mariana Vitória de Borbon. De 1775 em diante é que a Companhia engrossou as suas rotas, fato demonstrativo do aumento da tonelagem da sua frota nesse período.

(25). — A. H. M. F. — D. C. G. P. M. — A. Registos n.ºs 4 e 5.

(26). — Idem, L. R. R. C. G. P. M. n.º 1, fol. 55.

(27). — Idem, D. C. G. P. M. — A. Registos n.ºs 31 e 32.

Nos restantes meses de 1756, a Companhia adquiriu mais os seguintes navios: a 13 de maio a galera “São Pedro” foi comprada a Cristovão Hake pela importância de 3.614\$676 réis; em 2 de outubro, a galera “Santa Ana e São Joaquim” foi negociada com José Rodrigues Esteves pelo preço de 3.910\$272 réis; a galera “São Sebastião” foi comprada em 23 de outubro a Elias Perachon por 3.724\$999 réis; dias depois já navegavam para Bissau, Pará e Maranhão, sob o comando do capitão Manuel Gomes; pelo preço de 2.403\$936 réis foi adquirida a galera “Santo Antônio”, a 7 de agosto, a João Aires; um mês depois, a 7 de setembro, a Companhia comprou ao marquês de Abrantes o hiate “São Francisco de Paula” por 176\$256 réis; no dia anterior os deputados da Junta haviam adquirido a galera “São Luís” a Félix Teixeira Neto pela importância de 5.353\$857 réis; em 1759 era comandada pelo capitão José de Carvalho, que traficava na rota do Pará e Maranhão; o corsário “Santo Estêvão” foi adquirido em leilão pela quantia de 1.086\$830 réis; no comêço de novembro foi comprado em leilão público, em casa de “Arbouin & Cia.”, o paquete “São Miguel” pelo preço de 957\$576 réis, navegando dias depois para os portos de Belém e São Luís, sob o comando do capitão Antônio Alves de Carvalho (29).

A 17 de outubro de 1757, a Junta da Administração da Companhia comprou a José Pinto Vieira a corveta “Nossa Senhora da Esperança” por 3.676\$080 réis. Nesse mesmo ano já navegava para Bissau, Cacheu, Pará e Maranhão, sob o comando do capitão José dos Santos. No dia 7, os deputados da empresa já haviam arrematado em leilão o bergantim “São Tomé” pela importância de 521\$832 réis, encontrando-se nesse mesmo ano nas rotas das capitâneas do extremo-norte do Brasil e nas da Guiné (30). O último registro de que se tem notícia data de 12 de abril de 1759, dia em que o govêrno da Companhia comprou a Simão Antônio a lancha “Nossa Senhora da Penha de França” pelo preço de 612\$000 réis, conforme se lê no “Diário A” da poderosa empresa colonial, guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (31).

Nada menos que 124 nomes de navios foram apurados. Veja-se o mapa esclarecedor da tonelagem da extraordinária frota. Salvo erro de cômputo ou leitura de nossa parte, ou duplicação de nomes, os comboios da Companhia compunham-se

(28). — *Idem*, registo n.º 33.

(29). — *Idem*, registos n.ºs 205, 213, 214, 215, 216, 217, 514 e 875.

(30). — *Idem*, registos n.ºs 873 e 874.

(31). — *Idem*, registos n.º 177.

de 35 corvetas, 20 galeras, 20 chalupas, 9 naus, 9 sumacas, 5 hiates, 4 navios, 3 escunas, 3 bergantins, 3 lambotes, 2 lanchas, um paquete, um corsário e mais 9 navios de tipos não identificados (32).

Esses navios navegavam nas rotas do Estado do Grão-Pará e Maranhão, cujo giro mercantil era completado pelas linhas de navegação atlântica de Bissau, Cacheu, Angola e Ilhas de Cabo Verde. A Companhia, no entanto, estendia, por vêzes, conforme as circunstâncias, as suas carreiras marítimas até ao Índico afro-asiático, Pacífico chinês e a diversos pontos do litoral brasileiro — Parnaíba, Bahia e Rio de Janeiro (33). Completando o tráfico atlântico à distância, a empresa organizou o comércio de cabotagem nas costas da Guiné, de Angola e do Brasil, onde certas áreas geo-econômicas eram patrulhadas por navios de guerra pertencentes ao patrimônio da própria empresa colonial (34).

Naus, galeras, sumacas e corvetas, navios de maior tonelage e resistência, operavam nas rotas mais difíceis e arriscadas: de Lisboa, Cacheu, Bissau, ilhas de Cabo Verde e Angola, para os portos de Belém e São Luís. O giro era completado com a torna-viagem do Estado do Grão-Pará e Maranhão para o reino. As grossas correntes do tráfico eram constituídas pelas carregações de mão-de-obra africana (35), pelas exportações das mercadorias tropicais das capitânicas do alto-norte do Brasil (36) e pelos artigos de procedência européia (37).

As embarcações de menor capacidade eram empregadas no trânsito de cabotagem, representadas, sobretudo, pelas chalupas da costa do Brasil, que conduziam carnes da Parnaíba para os portos do Pará e Maranhão, e pelos lambotes, hiates e chalupas que traficavam entre a Guiné e Ilhas de Cabo Verde com panos, escravos e comestíveis (38).

Graças aos papéis avulsos da “Caixa do Pará” número 37, guardada no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (39).

(32). — Veja-se o quadro demonstrativo da tonelagem da frota da Companhia.

(33). — Cf. *Demonstrações...*, in A.H.M.F. — L.B.C.G.P.M.

(34). — Cf. *Defesa de patrimônio da Coroa*.

(35). — Cf. *Carregações de mão-de-obra africana*.

(36). — Cf. *Carregações do Pará e Maranhão*.

(37). — Cf. *Os artigos de procedência européia*.

(38). — Em 1774 as embarcações pequenas que giravam na Guiné, fazendo o tráfico de cabotagem, eram as seguintes: um hiate (Nossa Senhora da Boa Nova), duas Chalupas (Nossa Senhora da Conceição e Santo Antônio e Nossa Senhora da Vida) e três lambotes — São José, Nossa Senhora da Glória e Nossa Senhora da Vitória (Cf. L.B.C.G.P.M. Liv. n.º 76, 1774).

(39). — A.H.U. — C.P. n.º 37 (1777-1778).

pode-se ter uma idéia aproximada da tonelagem da frota da Companhia durante o seu giro mercantil, que se estendeu de agosto de 1755 a janeiro de 1778. Veja-se o porte dos navios abaixo relacionados:

Navios	Toneladas
Nau Grão-Pará	850
Corveta Nossa Senhora de Belém	750
Galera Santa Ana e São Joaquim	500
Galera Nossa Senhora da Conceição (qual delas ?)	350
Corveta Santo Antônio, o Delfim	350
Corveta Nossa Senhora do Monte do Carmo	300
Corveta São Francisco de Paula	250
Corveta São Francisco Xavier	250
Corveta São Pedro Gonçalves	200
Corveta Nossa Senhora da Oliveira	200

Se atribuirmos o porte médio de 350 toneladas a cada um dos 124 navios apurados, verifica-se que a Companhia foi senhora de uma gigantesca frota mercante de 43.400 toneladas. E, note-se, o cômputo não é nada exagerado. Ao contrário, afigura-se-nos modesto, tendo-se em conta o elevado número de corvetas e galeras, navios de grande pêso e, certamente, de boa capacidade de transporte. Se alguma exageração existe, deve-se, isso sim, à enorme lista de nomes de navios, não ao nosso cálculo. Não obstante, é sobremaneira provável que a tonelagem da frota seja menor, dada a possível duplicação de nomes de navios. De qualquer forma, o resultado apurado é enormemente expressivo.

As diferentes demonstrações do mencionado Livro dos Balanços da Companhia ministram preciosos e informativos subsídios que nos permitem afirmar o poderio da frota durante o tempo que se estende de 1759 a 1774, bem como os montantes que a Junta da Administração da empresa despendeu na montagem da sua marinha mercante e as perdas de navios naufragados, apreendidos ou desmanchados pela ação do tempo. Os quadros seguintes, organizados com os elementos da referida escrituração da Companhia, são deveras elucidativos.

CUSTO DA FROTA DA COMPANHIA

(1759-1774).

Anos	NAVIOS			Custo dos navios (réis)	Observações
	Existentes	Construídos	Perdidos		
1759	13	—	—	52.868\$392	—
1760	15	2	—	58.191\$866	—
1761	20	5	—	73.441\$217	—
1762	20	—	—	73.441\$217	Devolvida à Coroa a nau de Guerra Nossa Senhora da Atalaia
1763	20	1	1	87.173\$586	—
1764	21	1	—	101.719\$059	—
1765	22	1	—	105.803\$073	—
1766	22	1	—	107.049\$819	—
1767	24	3	1	107.993\$872	—
1768	26	5	3	127.348\$961	—
1769	25	—	1	121.078\$199	—
1770	24	—	1	117.072\$289	—
1771	26	2	—	123.981\$585	—
1772	27	2	1	131.950\$074	—
1773	29	4	2	133.931\$648	—
1774	32	6	3	130.209\$382	—

PERDAS DE NAVIOS DA COMPANHIA

(Naufragados e apreendidos).

Anos das perdas	Nomes dos navios	Tipos	Custos (réis)	Custeios (réis)	Valores das cargas (réis)	Recuperação (Seguros e fretes)	Total do prejuízo (réis)	Observações
1763	São José	Galera	4.842\$552	2.386\$756	14.662\$987	—	21.892\$295	Naufragou nas costas do Pará
1768	São Domingos	Galera	1.882\$308	5.426\$814	—	5.376\$457	1.937\$665	Prêsa dos argelinos
1770	Nossa Senhora das Necessidades	Corveta	4.005\$910	5.032\$389	7.016\$544	4.105\$640	11.947\$203	Naufragou
SOMA			10.730\$770	12.845\$959	21.679\$531	9.482\$097	35.777\$163	

PERDAS DE NAVIOS DA COMPANHIA PELA AÇÃO DO TEMPO

Anos das perdas	Nomes dos navios	Tipos	Custos (réis)	Recuperação (réis)	Total das perdas (réis)	Custeios (réis)	Observações
1767	São Tomé	Bergantim	521\$832	—	521\$832	—	Desmanchado
1768	São Marçal	Bergantim	1.626\$798	680\$000	946\$798	—	Desmanchado
1768	Nossa Senhora da Esperança	Corveta	3.675\$080	730\$000	3.405\$786	459\$706	Desmanchado
1769	Nossa Senhora da Conceição (II)	Galera	5.149\$448	1.240\$000	3.909\$448	—	Desmanchado
1772	Santo Antônio	Galera	2.403\$936	—	2.403\$936	—	Encalhada em terra
1773	São Lázaro	Galera	2.637\$312	698\$324	1.938\$988	—	Desmanchada
1773	São João Batista	Galera	2.700\$745	599\$543	2.101\$202	—	Desmanchada
1774	São Pedro	Galera	3.614\$676	768\$860	2.845\$816	—	Desmanchada
1774	Nossa Senhora do Cabo	Galera	6.469\$248	2.324\$300	4.144\$948	—	Desmanchada
1774	São Sebastião	Galera	3.724\$999	1.055\$983	2.669\$016	—	Desmanchada
SOMA			32.525\$074	8.097\$020	24.887\$760	459\$706	—

Foram poucos os navios da Companhia que naufragaram: apenas dois em trinta e dois — 6%. Trata-se da galera São José e da corveta Nossa Senhora das Necessidades, naufragadas, respectivamente, em 1763 e 1770.

O restante da frota subsiste. São barcos construídos pela própria Companhia, mais resistentes, de maior capacidade e mais caros.

As perdas pela ação do tempo são somente dos primeiros navios, de menor tonelagem, mais baratos e adquiridos em segunda mão.

Nove barcos foram desmanchados: dois bergantins (São Tomé e São Marçal), uma corveta (Nossa Senhora da Esperança) e seis galeras — Nossa Senhora da Conceição (II), São Lázaro, São João Batista, São Pedro, Nossa Senhora do Cabo e São Sebastião. Apenas uma galera (Santo Antônio) ficou encalhada em terra, em 1772. A Companhia conseguiu ainda recuperar 25% do valor das perdas de navios — 8.097\$020, como se vê do mapa anexo. Somente um navio — a galera São Domingos — foi presa da pirataria, no ano de 1768, consoante registro dos Balanços da empresa mercantil.

As duas naus de guerra — “Nossa Senhora da Atalaia” e “Nossa Senhora das Mercês” —, doadas, como ficou dito, pela Coroa à Companhia em 1755, embora computadas no número, não o foram no valor. Em 1762, a Junta da Administração devolveu à realza uma delas — a nau “Nossa Senhora da Atalaia” — que passou a engrossar a Armada Real.

A Companhia gastou na montagem da sua marinha mercante mais de cento e trinta contos de réis — 130.209\$382 réis, algarismos expressivos que falam por si melhor que quaisquer outros argumentos. Se acrescentarmos a essa respeitável importância em dinheiro a quantia de 43.255\$834 réis, correspondente à perda de navios, verifica-se que a empresa teve um dispêndio total de 173.465\$216 réis. A Companhia perdeu, portanto, 25% daquele valor.

Em 1759 a empresa possuía 13 navios no valor de 52.868\$392 réis. Em 1774, último ano dos Balanços, a Companhia já mantinha uma poderosa marinha mercante composta por 32 embarcações no valor de 130.209\$382 réis, tendo perdido, no entanto, treze navios que haviam custado 43.355\$842, conforme consta das demonstrações dos Balanços da empresa (40). O

(40). — Cf. Os Balanços da Companhia.

engrossamento da frota da Companhia figura no quadro elucidativo do seu custo.

Os navios mencionados nos quadros demonstrativos da tonelagem da frota — 20 corvetas, 5 galeras, 3 naus, 3 chalupas, 2 sumacas e mais 7 barcos de tipos não identificados (41) — não figuram no custo dos comboios da Companhia, por serem posteriores ao ano de 1774, período da descontabilização da prestigiosa empresa colonial. O último Balanço data de 1774. Depois deste ano, a escrituração da Companhia não registra mais os montantes dos custos dos navios. O giro mercantil, no entanto, cresce admiravelmente. Vejam-se as carregações (42). Por isso mesmo a sociedade engrossou a sua marinha mercante com mais quarenta barcos (43).

Se atribuímos a cada um destes últimos quarenta navios o preço médio de 2.500\$000 réis, montante que não se nos afigurava exagerado, tendo-se em conta que alguns navios no período anterior a 1775 custaram mais de dez contos de réis (44), verifica-se que a Companhia dispendeu, na “nova fase” do seu giro mercantil (1775-1778), uma importância de 100.000\$000 réis. Somada à quantia gasta na “primeira fase” (1759-1774), apura-se a extraordinária cifra de 273.465\$216 réis, importância que a Companhia desembolsou na montagem de sua marinha mercante.

Os diversos tipos de navios, embora destinados ao giro mercantil de longo curso, com bons resultados para a empresa, eram, alguns deles, aproveitados em cobertura de guerra sempre que as circunstâncias a isso obrigassem. Não eram, porém, navios verdadeiramente de combate, mas prestavam bons serviços na defesa militar dos comboios e de alguns pontos de certas áreas geo-econômicas do rico patrimônio ultramarino da Coroa, permanentemente desejadas pelas grandes potências mercantilistas (45).

A construção de navios e o necessário levantamento de pessoal para a equipagem das frotas era regulada pelos parágrafos dez, onze e doze dos estatutos da Companhia. Navios mercantes e de guerra podiam ser fabricados nos estaleiros do reino e do ultramar senhoreados pela gigantesca empresa colonial (46): Mediante licença da realza, a Companhia podia con-

(41). — Vejam-se as relações dos navios apurados.

(42). — Cf. As carregações ...

(43). — Cf. Quadros demonstrativos ...

(44). — *Ibidem*.

(45). — Cf. Defesa de patrimônio da Coroa.

(46). — Cf. Instituição, § 10.º, pág. 6.

vocar gente de mar e guerra necessária para guarnição dos seus comboios e navios que andavam nas costas do Brasil, da África e das ilhas (47). À Junta da Administração da Companhia a Coroa deu o privilégio de escolher os comandantes para os seus navios e

“Capitães de Mar e Guerra, e mais Officiaes que lhe parecer, para o governo e guarnição das Naos que armar” (48).

As nomeações eram por um ano, sendo que a manutenção nos postos de comando resultava da

“satisfação que se espera” (49).

Tudo dependia, é claro, de confirmação régia. Os officiaes prestavam serviços à Companhia como se estivessem na “Real Armada”, sendo, evidentemente, pagos pela empresa (50).

Para que se tenha uma idéa aproximada das despesas da Companhia com o sustento da sua frota mercante, organizamos o quadro elucidativo seguinte com os elementos extraídos de um dos “Maços do Maranhão” guardados no Arquivo Histórico Ultramarino, em Lisboa (51). Veja-se, por exemplo, o que a empresa colonial despendeu com a corveta “Nossa Senhora da Oliveira”, na viagem de Cacheu para São Luís, a 11 de março de 1774, segundo registro de despesa assinado por Filipe Damazio, administrador da Companhia naquele centro de resgate da Guiné (52).

Relação das despesas da Companhia, com a corveta Nossa Senhora da Oliveira, na viagem de Cacheu para o Maranhão (11 de março de 1774).

Capitão Manuel Luís do Cabo	93\$330 réis
Pilôto Joaquim Antônio da Costa — 12\$000 réis por mês	22\$000 réis
Capelão Pe. Bernardino de Sena — 10\$000 réis por mês	18\$660 réis
Contra-mestre Vicente José ... — 9\$000 réis por mês	18\$000 réis
Cirurgião M. Gomes de Carvalho — 8\$000 réis por mês	14\$920 réis
Calafate Domingos Gonçalves .. — 8\$000 réis por mês	14\$920 réis

(47). — ... “a todo o tempo que lhe convier, fazendo-lhe as pagas e vantagens que acordar com elles. E succedendo que na mesma occasião mande V. Magestade fazer levar de gente, precedendo as do serviço Real, se seguirão logo immediatamente as da Companhia. Porm havendo urgente necessidade nella, consultará a V. Magestade, para que se sirva de lhe dar a necessaria providência” (Idem, § 11.º, págs. 6 e seg.).

(48). — Idem, § 12.º, pág. 7.

(49). — Idem.

(50). — Idem.

(51). — A.H.U. — M.M. n.º 29 (1774-1775).

(52). — Ibidem.

Tanoeiro Francisco José	—	6\$000 réis por mês	11\$200 réis
Luis Lourenço, marinheiro	—	6\$000 réis por mês	11\$200 réis
André de Souza	"	6\$000 réis por mês	11\$200 réis
Bartolomeu Soares	"	6\$000 réis por mês	11\$200 réis
Estanislau de Almeida	"	6\$000 réis por mês	11\$200 réis
José de Oliveira	"	5\$812 réis por mês	10\$956 réis
Manoel da Costa	"	5\$812 réis por mês	10\$956 réis
Antônio Vieira	"	5\$250 réis por mês	10\$956 réis
Aleixo da Costa	"	5\$250 réis por mês	9\$800 réis
Antônio da Silva	"	5\$250 réis por mês	9\$800 réis
José Elias	"	4\$875 réis por mês	9\$087 réis
Manoel de Azevedo	"	4\$875 réis por mês	9\$087 réis
Euzébio Luis	"	4\$875 réis por mês	9\$087 réis
Vitorino José	"	4\$500 réis por mês	8\$400 réis
Simão Luis do Cabo	"	4\$500 réis por mês	8\$400 réis
João Romeiro	"	4\$125 réis por mês	7\$687 réis
João Gonçalves	"	3\$375 réis por mês	6\$287 réis
Manoel José da Costa	"	3\$000 réis por mês	5\$600 réis
Alexandre da Costa	"	3\$000 réis por mês	5\$600 réis
Manoel Gonçalves	"	3\$000 réis por mês	5\$600 réis
José Ignácio	"	3\$000 réis por mês	5\$600 réis
Manoel de Mello	"	3\$000 réis por mês	5\$600 réis
Manoel da Silva ("faleceu em 10 de fevereiro")			3\$625 réis
Pagamento ao piloto da barra para a saída			21\$000 réis
"De ir buscar o piloto da barra"			9\$500 réis
Total			410\$450 réis

Acrescente-se a êsse gasto da equipagem da corveta o que a Companhia desembolsou com comestíveis para a tripulação (53) e despesas miúdas, e compreenderemos melhor o preço da manutenção de 124 embarcações que operavam nas linhas de longo curso do Atlântico afro-brasileiro e no comércio de cabotagem das costas da Guiné, do Brasil e de Angola, em grandiosos feixes de rotas ultramarinas a distância, que fizeram a fortuna da empresa pombalina e de certas áreas geo-econômicas do rico patrimônio da Coroa, na segunda metade do maneiro-século XVIII.

(Continua)

(53). — Certos "costeamentos" dos navios que navegavam nas rotas da Guiné — Cacheu e Bissau — e Angola ultrapassavam a importância de 400\$000 réis em gêneros (Veja-se o capítulo — As carregações de mão-de-obra africana).