

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

MANUEL NUNES DIAS

Professor Catedrático de História da Civilização Americana da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

(*Continuação*).

QUARTA PARTE. — FOMENTO ULTRAMARINO E GIRO MERCANTIL.

CAPÍTULO II. — CARREGAMENTOS, MERCADOS E MERCADORES.

b). — *As carregações do Maranhão.*

A navegação da gigantesca empresa mercantil não se circunscreveu apenas aos trânsitos acionados pelas carregações do Pará. Os navios de torna-viagem da Companhia encontraram em São Luís do Maranhão outra admirável escápula, importante elo da sua grossa corrente de tráfico intercontinental.

A maneira da capitania do Pará, o Maranhão vivera à margem das conquistas da técnica e do progresso. A Companhia conseguiu o desenvolvimento da agricultura conferindo-lhe maiores atrativos econômicos. Na segunda metade do século XVIII os lavradores tornaram-se mais conscientes das realidades econômicas que cercavam suas atividades produtivas. A Companhia integrou-os melhor no circuito das trocas à distância. As conhecidas deficiências e agruras maranhenses (1) foram progressivamente superadas, graças à introdução de mão-de-obra africana, financiamento da empresa agropecuária e segurança de consumo externo para a produção exportável.

(1). — Cf. A situação do extremo-norte do Brasil.

A Companhia mostrou-se desde o comêço profundamente empenhada na organização social e econômica da agricultura, melhorando enormemente com a sua política creditícia as atividades produtivas da lavoura e da pecuária.

A partir de 1760, a capitania do Maranhão foi beneficiada pelo inegável dinamismo econômico do cometimento colonial paraninfado pelo ministro todo-poderoso de D. José I.

O alto-norte da colônia reagia, afinal, diante do espectro da morte que há muito rondava o rico patrimônio da Coroa. Reação orgânica que a Companhia de comércio e navegação guiaria para o único caminho que a podia salvar — a sua ligação atlântica com os mercados do Mar do Norte, do Báltico e do Mediterrâneo. Os navios da empresa monopolista eram, realmente, o único meio de encontro entre São Luís e Lisboa. O espaço tropical maranhense foi rejuvenescido pelo contacto com a Europa.

Na segunda metade do século XVIII, a expansão mercantil da Companhia modificou vivamente a natural evolução da capitania do Maranhão. Fortemente unida por uma obsessão mercantilista, a Companhia pombalina realizaria em apenas duas dezenas de anos, numa investida triunfante através do Atlântico e da Amazônia, toda uma transformação econômica e social que abalaria profundamente os alicerces do velho regime de colonização ultramarina assente na obra missionária dos religiosos e no trabalho forçado dos indígenas.

A produtividade do trabalho do nôvo empreendimento agropecuário maranhense desenvolveu-se e afirmou-se a partir de 1760, como marco bem definido na evolução econômica da capitania. O aumento do volume e do valor dos gêneros exportados de São Luís para Lisboa é realmente elucidativo. Vejam-se os quadros demonstrativos seguintes, organizados com elementos extraídos do Arquivo Histórico Ultramarino (2), do Arquivo Histórico do Ministério das Finanças (3) e do Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa (4).

(2). — M. M. n.ºs 25 (1760-1764), 26 (1764-1769), 28 (1772-1773), 29 (1774-1775), 30 (1775-1777), 31 (1777-1778) e 32 (1778-1779).

(3). — M. A. Liv. n.º 62 da C.G.P.M.; L. Cr. C.G.P.M. n.º 45 A; L.C.C.G.P.M.E. n.º 73.

(4). — M. N. Liv. 1.º (1772-1775), Liv. 2.º (1776), Liv. 4.º (1777) e Liv. 5.º (1778).

Dedicando-se com perseverança ao incentivo da economia agropecuária, a Companhia conseguiu em poucos anos resultados realmente portentosos. A produção exportada pelo pôrto de São Luís para Lisboa durante os dezanove anos que se estendem de 1760 a 1778 foi deveras auspiciosa para o crescimento orgânico da capitania do Maranhão. Os dados estatísticos relativos aos carregamentos representam uma nova etapa da colonização. Marcam, outrossim, o findar de uma economia de subsistência impotente e o início de uma auto-suficiente de nítidas feições intercontinentais.

O Maranhão encontrou na Companhia novos alentos. A frota de São Luís deu à terra generosa as energias necessárias ao seu rejuvenescimento, assegurando-lhe convivência com mercados da Europa mercantilista sequiosos de produtos tropicais. À maneira do que se realizou no Pará, a empresa pombalina abriu ao Maranhão o comércio do Atlântico, do Báltico, do Mediterrâneo e do Mar do Norte. Deu-lhe, enfim, a base geográfica intercontinental que êle vinha reclamando desde recuados anos.

O objetivo de Pombal ao apadrinhar a Companhia não foi o de criar um organismo monopolista que se fortalecesse à custa da ruína social. Não. Os privilégios outorgados pela Coroa não tiveram o fundamento de elevá-la em prejuízo dos colonos. Os favores concedidos beneficiavam, embora indiretamente, os lavradores. A Companhia, quanto mais forte se apresentasse pela posse de tais prerrogativas, melhor poderia trabalhar pelo fomento da agricultura, da indústria e do comércio coloniais.

O estabelecimento da empresa representou, portanto, uma possibilidade de mudança da minguada economia do extremo-norte do Brasil.

A correspondência para o reino dos governadores do Estado do Grão-Pará e Maranhão evidencia um especial empenho em demover as dificuldades prejudiciais aos povoadores. Da boa vontade de Pombal também temos testemunho: em 1759 ordenou que se observasse o parágrafo 23 dos estatutos da Companhia — vendas a crédito mediante o juro de 5% — para levantar as iniciativas e estimular a cultura dos gêneros já existentes e de outros que de nôvo se introduzissem (5). Os juros diminuir-se-iam para três por cento e na venda de escravos africanos não seriam cobrados durante o primêiro ano (6). Mais tarde, em 1773, foi estabelecido que não se pudessem vender negros senão pelo seu primeiro custo em África, adicionando-lhe unicamente o frete (7).

(5). — Cf. *Instituição...*, parágrafo 23, pág. 10.

(6). — A.H.U. — M.P. de 1759-1760.

(7). — ... "a mente de S. Magestade era favorecer a êstes povos introduzindo-se-lhe escravos mais baratos" (*Idem*, M.M. nº 29, 1774-1775).

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS

Navios	atanados	sola			GÊNEROS	
		(meyos)	algodão	gengibre	copaiba	(quartilhos)
Frota de 3 navios	21.810	4.980	6.510	3.202	172	
TOTAIS	21.810	4.980	6.510	3.202	172	

Navios	atanados	sola			GÊNEROS	
		(meyos)	algodão	gengibre	cacáu	cravo
?	19.052	878	1.938	4.782	143	73
São Domingos						
São Pedro	19.160	89	3.259	1.662	88	—
São Marçal						
São Lazaro						
TOTAIS	38.212	967	5.197	6.444	231	73

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS

Navios	Capitão	atanados	algodão	gengibre	GÊNEROS	
					cacáu	café
São Lázaro (4 de agosto)	Agostinho dos Santos	3.260	1.265	3.615	194	45
Frota de 4 navios	—	15.212	2.131	5.269	42	—
TOTAIS		18.472	3.396	8.884	236	45

Navios	atanados	sola			GÊNEROS	
		(meyos)	algodão	gengibre	cacáu	
Frota de 5 navios	21.765	89	3.659	4.668	144	
TOTAIS	21.765	89	3.659	4.668	144	

Navios	atanados	algodão	GÊNEROS	
			(quartilhos)	cacáu
Frota de 5 navios	21.134	3.549	160	34
São Francisco Xavier	5.053	923	—	—
?	12.945	2.004	—	—
TOTAIS	39.132	6.476	160	34

DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.

(1760).

cacáu	madeiras (cepos)	varas de parreira	tapioca (alqueires)	âmbar (libras)	Importância total
601	9	384	175	398	\$
601	9	384	175	398	\$

(1761).

tartaruga	anil	varas de parreira	madeiras (cepos)	Barras de ouro dinheiro e letras	Importância total
17	32	276	129	36.132\$028	\$
—	13	110	77	\$	87.306\$510
17	45	386	206	36.132\$028	\$

DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.

(1762).

varas de parreira	sola (meyos)	tapioca (alqueires)	madeiras (cepos)	anil (libras)	cêra	Importância total
200	153	—	—	—	—	\$
500	403	8	175	42	9	\$
700	556	8	175	42	9	\$

(1763).

varas de parreira	tapioca (alqueires)	madeiras (cepos)	cêra	Importância total
410	16	944	49	\$
410	16	944	49	\$

(1764).

cêra	tabaco	Montantes		Importância total
		em dinheiro (Da Companhia)		
104	36		\$	\$
—	—		13.169\$545	\$
—	—		29.696\$745	\$
104	36		42.866\$290	72.471\$355 (Da Companhia)

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.

(1765).

Navios	GÊNEROS							Montantes em dinheiro (Da Companhia)	Importância total
	atanados	algodão em rama	algodão em fio	tabaco	cêra	gingibre	madeiras (cepos)		
São Lázaro	8.211	1.842	15	14	—	36	10	3.179\$277	\$
São João Batista	6.031	1.198	—	—	104	—	17	2.305\$578	\$
Nossa Senhora da Conceição	6.135	856	—	—	—	—	28	2.144\$942	\$
Santo Antônio	5.070	330	—	—	—	—	—	2.300\$930	\$
São Marçal	4.599	1.169	—	—	—	—	26	2.095\$263	\$
São Francisco Xavier	5.534	1.001	—	—	—	—	—	\$	\$
São Sebastião	4.350	672	—	—	—	—	—	\$	\$
?	5.305	453	—	—	—	410	166	\$	\$
TOTAIS	45.235	7.521	15	14	104	446	247	12.025\$990	122.660\$448

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.

(1766).

Navios	GÊNEROS						Montante em dinheiro (Da Companhia)	Importância total
	atanados	algodão em rama	algodão em fio	cacáu	café	madeiras (cepos)		
São Francisco Xavier	4.763	1.523	—	64	—	6	\$	\$
São Sebastião	4.206	1.060	—	34	—	9	\$	\$
Nossa Senhora das Necessidades	420	2.257	—	—	—	77	\$	\$
São Lázaro	4.714	2.687	4	82	—	241	2.874\$204	\$
São João	3.578	1.755	—	—	—	67	3.061\$874	\$
Conceição	4.204	1.455	—	20	—	110	2.812\$539	\$
São Marçal	3.811	480	—	—	7	70	2.730\$851	\$
TOTAIS	25.696	11.217	4	200	7	580	11.479\$468	108.579\$387 (Da Companhia)

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.

(1767).

Navios	GÊNEROS								Importância total
	atanados	algodão	gengibre	copaiba (quartilhos)	cacau	madeiras (cepos)	cêra	arroz	
Frota de 8 navios	31.621	12.705	533	655	153	133	101	225	\$
TOTAIS	31.621	12.705	533	655	153	133	101	225	\$

(1768).

Navios	GÊNEROS								Importância total	
	atanados	algodão	gengibre	copaiba (quartilhos)	cacau	madeiras (cepos)	cêra	arroz		sebo
Frota de 9 navios	18.127	23.810	495	426	182	141	130	273	68	\$
TOTAIS	18.127	23.810	495	426	182	141	130	273	68	\$

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.

(1769).

Navios	GÊNEROS								Importância total
	atanados	algodão	cêra	gingibre	cacáu	copaiba (barris)	arroz	madeiras (cepos)	
Nossa Senhora Madre de Deus	4.722	5.555	—	—	—	—	—	22	\$
São Lázaro	3.205	3.789	—	—	—	—	—	35	\$
São João Batista	3.156	2.099	130	—	—	—	—	—	\$
Nossa Senhora da Conceição	2.304	2.404	—	—	—	—	—	—	\$
São Luís	2.167	2.641	—	72	26	6	—	—	\$
São Pedro	1.535	2.354	—	333	—	—	—	—	\$
São Paulo	1.548	1.592	—	330	—	—	—	—	\$
São Sebastião	2.309	1.454	—	372	—	—	—	—	\$
Nossa Senhora da Oliveira (?)	2.712	1.338	—	—	—	15	—	38	\$
Nossa Senhora das Necessidades	286	2.244	—	—	46	—	555	8	\$
TOTAIS	23.944	25.470	130	1.107	72	21	555	103	127.995\$692

(Da Companhia)

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.

(1770).

Navios	GÊNEROS							Montantes em dinheiro (Da Companhia)	Importância total
	atanados	algodão em rama	cacau	arroz	gingibre	óleo de copai- ba (barris)	jutaica		
Nossa Senhora das Necessidades	201	2.141	21	—	23	—	—	7.016\$544	\$
Madre de Deus	—	2.713	—	—	—	—	—	8.633\$990	\$
São Lázaro	4.054	3.265	—	66	—	—	293	12.926\$321	\$
São Luís	4.276	2.113	—	76	240	—	73	10.582\$833	\$
São João Batista	4.561	1.878	—	168	—	8	199 (?)	\$	\$
São Paulo	1.469	1.274	—	46	—	—	—	6.180\$593	\$
São Francisco Xavier	9.133	2.158	—	271	—	16	— (?)	\$	\$
TOTAIS	23.694	15.542	21	627	263	24	565	45.340\$281	70.271\$733 (Da Companhia)

(1771).

Navios	GÊNEROS							Montantes em dinheiro (Da Companhia)	Importância total	
	atanados	algodão	arroz	gingibre	cacau	tartaruga	tintas (barris)			jutaica
São Lázaro	1.681	4.278	3.301	558	—	39	17	328	18.497\$583	\$
São Luís	932	2.598	3.854	—	42	—	14	—	12.112\$885	\$
Madre de Deus	5.182	5.139	978	767	—	59	8	907	20.857\$625	\$
TOTAIS	7.795	12.015	8.133	1.325	42	98	39	1.235	51.468\$093	(?) \$

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.

(1772).

Navios	GÊNEROS									Valor dos gêneros da Companhia
	atanados	algodão	arroz	gingibre	cacau	café	tintas (barris)	jutaica	tartarugas	
São João Batista	1.897	2.198	3.123	—	66	19	—	—	—	12.040\$083
São Lázaro	3.290	2.808	3.009	412	64	19	—	389	—	17.837\$253
Nossa Senhora da Conceição	2.879	1.955	3.138	401	—	—	—	247	—	12.776\$141
São Pedro	903	2.185	—	405	14	—	—	218	—	10.302\$997
Nossa Senhora de Deus	3.295	4.836	4.072	—	18	—	—	—	—	23.673\$060
São Luís	2.981	2.183	1.463	—	—	—	12	—	—	11.241\$580
São João Batista	2.988	1.475	1.887	—	—	—	—	—	—	9.547\$735
São Lázaro	2.138	4.660	—	—	—	—	—	—	—	43.015\$207
São Sebastião	1.359	2.138	—	—	—	—	—	—	—	(Dos 3 na- vios)
Piedade	2.715	4.066	1.427	—	57	—	—	107	76	
Nossa Senhora da Oliveira	710	4.133	2.150	—	—	—	—	—	—	26.418\$402
Conceição	1.413	3.238	2.558	—	—	—	—	—	—	(Dos 2 navios)
Francisco Xavier	157	1.361	7.390	—	—	—	—	—	—	7.992\$686
TOTAIS	26.725	37.236	30.217	1.218	219	38	12	961	76	174.845\$144

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.
(1773).

Navios	GÊNEROS								Valor dos gêneros da Companhia
	atanados	algodão	arroz	gingibre	couros em cabelo	cacau	copaiba	canafistula	
Nossa Senhora da Nazaré	1.002	3.901	1.697	—	—	—	—	—	15.646\$225
São Luís	359	1.664	6.791	125	1.440	—	—	—	16.408\$961
São João Batista	666	1.503	4.428	—	1.440	—	—	—	(Dos 2 navios)
Madre de Deus	2.357	3.785	10.186	—	—	—	—	19	40.776\$385
São Lázaro	2.033	3.904	3.408	—	—	—	—	13	(Dos 2 navios)
Nossa Senhora da Piedade	1.360	3.923	5.421	—	—	—	—	—	
São Luís	3.512	1.830	—	725	—	146	36	—	50.357\$889
Nossa Senhora da Conceição	1.671	2.639	2.717	—	—	187	—	—	(Dos 4 navios)
São Paulo	608	1.108	113	—	—	50	—	—	—
Nossa Senhora da Boa Viagem	906	2.069	2.947	—	—	—	—	—	9.976\$830
São Pedro	—	928	—	—	—	—	—	—	2.978\$910
Madre de Deus	2.278	4.172	7.773	—	1.571	53	—	—	20.089\$293
São Francisco Xavier	858	2.452	1.507	—	—	—	—	—	10.284\$380
Santa Ana, São José e Almas	973	2.136	3.167	—	—	—	—	—	9.776\$474
Nossa Senhora do Rosário	827	2.652	2.204	—	—	53	—	—	11.297\$633
Santíssimo									
Sacramento	1.493	2.147	5.106	275	—	—	—	—	11.948\$443
TOTAIS	20.903	40.813	57.465	1.125	4.455	489	36	32	199.541\$423

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.

(1774).

Navios	GÊNEROS						Valor dos gêneros		Importância total
	atanados	algodão	arroz	cacau	gingibre	couros em cabelo	Dos lavradores	Da Companhia	
Nossa Senhora da Piedade	1.268	1.519	12.668	36	—	—	1.145\$000	13.446\$616	14.591\$616
São Luís	762	1.579	6.854	—	—	—	629\$700	9.628\$016	10.257\$716
Nossa Senhora da Oliveira	835	1.396	1.933	—	38	200	253\$000	7.078\$313	7.331\$313
Santa Ana e São Joaquim	2.869	4.918	548	—	35	—	1.206\$000	22.081\$610	23.287\$610
Nossa Senhora da Conceição	1.199	3.715	787	45	—	—	886\$500	14.746\$976	15.633\$476
São Sebastião	1.557	1.026	1.161	—	—	—	680\$000	7.708\$690	8.388\$690
São Paulo Santíssimo	64	350	541	—	—	1.929	1.507\$100	2.868\$021	4.375\$121
Sacramento	1.286	2.939	5.096	—	—	—	559\$000	15.121\$228	15.680\$228
São Pedro	245	1.490	3.661	70	—	—	13\$500	7.301\$318	7.314\$818
Nossa Senhora Madre de Deus	6.736	1.668	6.543	65	—	—	3.371\$500	22.870\$852	26.242\$352
São Luís	578	394	11.128	—	—	1.900	3.866\$600	5.868\$311	9.734\$911
TOTAIS	17.399	20.994	50.920	216	73	4.029	14.117\$900	128.719\$951	142.837\$851

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS

Navios	GÊNEROS				
	atanados	algodão	arroz	couros em cabelo	anil
Santa Ana e São José e Almas	1.123	1.570	31.950	1.560	31
Nossa Senhora da Piedade	1.517	1.217	16.019	745	—
Conceição, Santa Ana e Almas	2.103	2.289	5.030	1.310	—
Santa Ana e São Joaquim	2.691	2.849	8.657	424	—
Nossa Senhora da Conceição	979	2.900	6.813	—	—
Nossa Senhora da Nazareth	5.667	2.546	3.089	—	—
Nossa Senhora do Livramento	1.044	2.078	2.803	—	—
Prazeres	—	—	—	—	—
Santa Izabel	1.246	3.032	4.056	—	—
Nossa Senhora do Rosário e Santo Antonio	881	2.585	3.130	—	—
São Luís	838	720	8.410	—	26
Nossa Senhora da Piedade e Amizade	3.106	968	14.354	—	—
Santíssimo Sacramento	1.496	3.132	5.288	282	—
TOTAIS	22.691	25.886	109.599	4.321	57

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS

Navios	GÊNEROS					
	atanados	algodão	arroz	cacau	couros em cabelo	gingibre
Boa Viagem e Corpo Santo	1.369	2.099	3.074	—	—	—
Santa Isabel	437	3.064	3.185	—	—	36
Nazaré e Santa Ana	824	3.312	4.037	—	—	—
Nossa Senhora da Oliveira	246	818	4.703	—	220	—
São Francisco de Paula	479	1.665	4.927	—	—	—
Monte do Carmo	766	1.760	5.998	38	572	135
Bela Baroneza	555	1.755	4.581	—	—	—
Santo Antônio e São Joaquim	1.492	3.122	8.175	—	700	—
Delfim	1.022	1.398	8.109	—	830	—
São Pedro Gonçalves	332	512	7.824	93	300	—
Nossa Senhora da Oliveira	238	751	7.548	—	416	108
Santíssimo Sacramento	1.380	2.882	4.609	10	200	—
Nossa Senhora da Insula (?) e Santo Antônio	897	2.383	8.384	8	—	135
TOTAIS	10.037	25.521	75.154	149	3.238	414

DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.
(1775).

gingibre	carne			Valor dos gêneros		Importância total
	cacau	sêca	tartaruga	Dos lavradores	Da Companhia	
—	—	—	—	2.325\$950	8.019\$895	10.345\$845
685	—	—	—	2.971\$500	11.976\$536	14.948\$036
175	—	—	—	2.792\$850	12.971\$821	15.764\$671
—	96	—	—	13.132\$300	33.979\$239	47.111\$539
—	—	—	—	(dos 3 na- vios)	(dos 3 na- vios)	(dos 3 na- vios)
—	53	—	—	2.018\$300	8.280\$716	10.308\$016
—	72	—	—	\$	1.845\$120	1.845\$120
—	—	3.844	—	5.519\$100	8.790\$578	14.309\$678
—	—	—	19 1/2	6.091\$300	5.301\$510	11.392\$810
72	80	—	—	3.485\$200	4.772\$353	8.257\$553
—	131	—	—	5.344\$600	11.001\$817	32.071\$557
—	15	—	—	3.967\$000	11.758\$140	(dos 2 navios)
932	447	3.844	19 1/2	47.648\$100	118.706\$725	166.354\$825

DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.
(1776).

cravo	goma	tartaruga	anil	copaiba (barris)	Valor dos gêneros		Importância total
					Dos lavradores	Da Companhia	
—	—	—	—	—	5.532\$900	4.978\$859	10.511\$759
—	—	—	—	—	8.852\$487	3.494\$052	12.346\$539
—	—	—	—	—	6.999\$600	7.098\$899	14.098\$499
—	—	—	—	—	2.281\$100	3.656\$099	5.937\$199
—	—	—	—	—	5.364\$500	3.033\$000	8.397\$500
—	—	—	—	—	5.636\$000	4.787\$432	10.423\$432
—	—	—	—	—	5.638\$000	3.409\$910	9.047\$910
—	11	—	—	—	13.496\$750	7.559\$600	21.056\$350
—	—	—	—	5	6.165\$000	5.573\$030	11.738\$030
3	20	11	58	—	1.850\$152	4.688\$204	6.538\$356
—	—	—	—	—	2.164\$112	4.672\$657	6.836\$769
—	—	—	—	—	6.963\$100	10.731\$990	17.695\$090
—	—	—	—	—	8.979\$300	6.874\$750	15.854\$050
3	31	11	58	5	79.923\$001	70.558\$482	150.481\$483

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS

Navios	GÊNEROS			
	atanados	algodão	arroz	cacáu
Nossa Senhora Nazareth e Santa Ana	1.520	1.621	8.942	—
São Luís	905	865	6.758	—
São Francisco de Paula	2.419	1.002	4.068	—
Nossa Senhora do Monte do Carmo	1.817	1.457	6.521	28
Nossa Senhora da Esperança e Santa Rita	2.905	5.213	16.023	—
Nossa Senhora da Oliveira	1.425	2.492	8.045	—
Bela Baroneza	712	1.792	4.973	—
São Zacarias	2.595	5.842	11.618	—
Nossa Senhora dos Prazeres e Santo Antônio	839	2.769	7.105	21
Santa Ana e Nossa Senhora da Lapa	1.177	2.826	8.702	—
Nossa Senhora Nazareth e Santa Ana	1.177	2.826	8.702	—
Nossa Senhora Nazareth e Santo Antônio	864	2.193	6.490	—
Nossa Senhora da Oliveira e Santa Ana	765	2.192	8.338	—
Nossa Senhora do Monte do Carmo	1.120	1.403	6.590	—
São Francisco Xavier	900	937	4.232	6
São Luís	2.320	720	7.006	6
Nossa Senhora da Oliveira	1.770	2.690	8.140	80
Nossa Senhora da Penha de França	521	1.217	6.193	153
Divina Providência	324	651	9.100	—
TOTAIS	25.624	40.553	144.845	293

VOLUME E VALOR DOS GÊNEROS EXPORTADOS

Navios	GÊNEROS		
	atanados	algodão	arroz
Santíssimo Sacramento e Nossa Senhora da Lapa	1.675	2.923	5.787
Bela Baroneza	1.134	1.710	5.114
Nossa Senhora da Esperança e Santa Rita	3.083	5.715	17.000
Nossa Senhora da Luz e Pedro Gonçalves	5.288	1.374	12.680
Nossa Senhora dos Prazeres e Santo Antônio	1.312	1.346	11.341
São Francisco de Paula	597	977	4.440
Santa Rita e Santíssimo Sacramento	989	2.148	6.664
Nossa Senhora Mãe de Deus e Santo Antônio	1.487	1.372	4.800
Nossa Senhora dos Prazeres e Providência	1.687	2.638	5.885
São Francisco Xavier	1.589	1.008	3.077
São Sebastião (?)	735	1.891	7.023
Nossa Senhora do Rosário e Santo Antonio	522	1.533	5.584
Nossa Senhora de Oliveira	1.208	1.640	7.478
São Francisco de Paula e Nossa Senhora da Piedade	267	2.303	10.611
Santo Cristo e Nossa Senhora da Arrábida	978	1.469	5.850
Santa Ana e São Joaquim	2.440	4.068	8.263
Santa Ana e São José	926	1.862	4.031
Nossa Senhora do Monte do Carmo	1.598	2.074	3.404
TOTAIS	27.515	38.051	129.032

DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.
(1777).

couros em cabelo	gingibre	copaiba (barris)	Valor dos gêneros		Importância total
			Dos lavradores	Da Companhia	
—	—	—	8.894\$000	6.032\$150	14.926\$150
2.000	—	—	3.518\$250	8.013\$342	11.531\$592
—	—	—	1.653\$600	9.724\$244	11.377\$344
1.000	156	—	2.703\$300	11.955\$139	14.658\$439
2.037	—	—	21.457\$080	19.016\$584	40.473\$664
590	—	—	13.035\$800	5.461\$037	18.496\$837
284	—	3	6.295\$195	6.166\$905	12.462\$100
3.454	—	—	16.254\$950	27.121\$610	43.376\$560
528	—	—	10.420\$706	8.590\$993	19.011\$699
173	—	—	10.085\$500	7.090\$760	17.176\$260
—	—	—	10.865\$650	9.376\$090	20.241\$740
—	—	—	7.379\$900	7.204\$850	14.584\$750
—	—	—	7.892\$050	8.643\$950	16.536\$000
—	—	—	3.405\$100	8.532\$000	11.937\$100
—	74	—	3.905\$400	4.668\$810	8.574\$210
—	—	—	3.645\$260	7.430\$030	11.075\$290
—	—	—	12.647\$460	5.475\$940	18.123\$400
147	711	—	6.953\$700	2.944\$320	9.898\$020
—	—	—	62\$500	7.712\$445	7.774\$945
10.213	941	3	151.075\$401	171.161\$199	322.236\$600

DE SÃO LUÍS DO MARANHÃO PARA LISBOA.
(1778).

couros em cabelo	cacau	gingibre	goma	açúcar	Importância total
748	40	108	—	—	18.081\$170
—	—	—	—	—	11.584\$670
—	—	—	—	—	37.819\$360
70	—	—	—	—	21.116\$000
—	—	—	—	—	13.341\$470
—	—	—	—	—	7.148\$880
—	—	—	—	—	11.312\$125
296	—	—	80	—	13.902\$250
—	—	16	—	411	17.553\$800
1.014	128	—	—	—	10.307\$120
1.870	—	81	—	—	14.832\$240
500	—	—	—	—	10.850\$720
560	—	—	—	—	13.616\$340
4.204	—	—	—	—	23.219\$280
3.319	—	—	—	—	14.335\$230
100	181	676	—	—	29.072\$680
74	—	—	—	—	12.443\$400
—	64	—	—	—	15.278\$237
12.755	413	881	80	411	295.815\$062

O mercantilismo pombalino dedicou-se, pois, ao incentivo da economia colonial e à aplicação rendosa de capitais, cujos benefícios eram oriundos do aumento da produtividade agropecuária.

A partir de 1760 evidencia-se a transformação estrutural do Maranhão. O movimento dos navios da frota de São Luís carregados de gêneros de exportação comprova o revigoramento mercantil da capitania do alto-norte do Brasil. O mapa seguinte ilustra o novo processo de desenvolvimento econômico.

SAÍDA DE NAVIOS DA COMPANHIA DO PÔRTO DE SÃO LUÍS
PARA LISBOA.

Anos	1760	1761	1762	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770
Saída	3	5	5	5	7	8	7	8	9	10	7
Anos	1771	1772	1773	1774	1775	1776	1777	1778	SOMA		
Saída	3	13	16	11	13	13	19	18	180		

MOVIMENTO DA FROTA DE SÃO LUÍS.
(1760-1778).

Nomes dos navios	Anos das Viagens	Número de viagens
(Frota de 3 navios)	1760	3
São Domingos	1761	1
São Pedro	1761, 1769, 1772, 1773 e 1774	5
São Marçal	1761, 1765	2
São Lázaro	1761, 1762, 1765, 1766, 1769, 1770, 1771, 1772 e 1773	11 (2 em 1769 e 1772)
(Um navio não identificado)	1761	1
(Frota de 4 navios)	1762	4
(Frota de 5 navios)	1763	5
(Frota de 6 navios)	1764	6
São Francisco Xavier	1764, 1765, 1766, 1770, 1772, 1773, 1777 e 1778	8
(Um navio não identificado)	1765	1
São João Batista	1765, 1766, 1769, 1770, 1772 e 1773	7 (2 em 1772)
Nossa Senhora da Conceição	1765, 1766, 1769, 1772, 1773, 1774 e 1775	8 (2 em 1772)
Santo Antônio	1765	1
São Sebastião	1765, 1766, 1769, 1772, 1774 e 1778	6
Nossa Senhora das Necessidades	1766, 1769, 1770	3

(Frota de 8 navios)	1767	8
(Frota de 9 navios)	1768	9
Nossa Senhora Madre de Deus	1769, 1770, 1771, 1772, 1773 e 1774	7 (2 em 1773)
São Luís	1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774, 1775 e 1777	11 (2 em 1773, 1774 e 1777)
São Paulo	1769, 1770, 1773 e 1774	4
Nossa Senhora da Oliveira	1769, 1772, 1774, 1776, 1777 e 1778	8 (2 em 1777 e 1778)
Piedade	1772, 1773, 1774 e 1775	4
Nossa Senhora de Nazaré	1773 e 1775	2
Nossa Senhora da Boa Viagem	1773	1
Santa Ana, São José e Almas	1773 e 1775	2
Nossa Senhora do Rosário	1773	1
Santíssimo Sacramento	1773, 1774, 1775 e 1776	4
Santa Ana e São Joaquim	1774, 1775 e 1778	3
Conceição, Santa Ana e Almas	1775	1
Nossa Senhora do Sacramento	1775	1
Prazeres	1775	1
Santa Izabel	1775 e 1776	2
Nossa Senhora do Rosário e Santa Ana	1775 e 1778	2
Nossa Senhora da Piedade e Amizade	1775	1
Boa Viagem e Corpo Santo	1776	1
Nossa Senhora de Nazaré e Santa Ana	1776 e 1777	3 (2 em 1777)
São Francisco de Paula	1776, 1777 e 1778	3
Nossa Senhora do Monte do Carmo	1776, 1777 e 1778	4 (2 em 1777)
Bela Baroneza	1776, 1777 e 1778	3
Santo Antônio e São Joaquim	1776	1
Delfina	1776	1
São Pedro Gonçalves	1776	1
Nossa Senhora da Insula (?) e Santo Antônio	1776	1
Nossa Senhora da Esperança e Santa Rita	1777 e 1778	2
São Zacarias	1777	1
Nossa Senhora dos Prazeres e Santo Antônio	1777 e 1778	2
Santa Ana e Nossa Senhora da		

Lapa	1777	1
Nossa Senhora de Nazarée e Santo Antônio	1777	1
Nossa Senhora da Oliveira e Santa Ana	1777	1
Nossa Senhora da Penha de França	1777	1
Divina Providência	1777	1
Santíssimo Sacramento e Nossa Senhora da Lapa	1778	1
Nossa Senhora da Luz e São Pedro Gonçalves	1778	1
Santa Rita e Santíssimo Sacramento	1778	1
Nossa Senhora Mãe de Deus e Santo Antônio	1778	1
Nossa Senhora dos Prazeres e Providência	1778	1
Santo Cristo e Nossa Senhora da Arrábida	1778	1
Santa Ana e São José	1778	1
São Francisco de Paula e Nossa Senhora da Piedade	1778	1
		TOTAL DAS
TOTAL DOS NAVIOS	TEMPO DO GIRO MERCANTIL	VIAGENS
52	19 anos	180

Cinquenta e dois navios da poderosa frota mercante da Companhia (8) operavam na rota do Maranhão. O movimento do pôrto de São Luís registra a saída de 180 embarcações da emprêsa monopolista durante o tempo de 19 anos que se estende de 1760 a 1778.

Os gêneros da capitania transportados para Lisboa nessas 180 carregações são demonstrativos da quantidade e diversidade das exportações maranhenses. Algodão, arroz, atanados, gengibre, couros em cabelo, cacau, anil, cera, tapioca, café, copaiba, tabaco, sêbo, cravo, tartarugas, varas de parreira e madeiras de lei formavam as cargas de torna-viagem dos navios que saíam de São Luís para a capital do reino. Os três primeiros produtos distinguiram-se no volume do transporte. O mapa seguinte põe em relêvo os montantes

(8). — Cf. A tonelagem da frota da Companhia.

das exportações de algodão, arroz e atanados da capitania do Maranhão, durante aquêl período de dezenove anos de giro mercantil da Companhia (9).

EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO, ARROZ E ATANADOS DE SÃO LUÍS PARA LISBOA.

(1760-1778).

Anos	Milhares de arrôbas		Atanados (peles)
	algodão	arroz	
1760	6.510	—	21.810
1761	5.197	—	38.212
1762	3.396	—	18.472
1763	3.659	—	21.765
1764	6.476	—	39.132
1765	7.521	—	45.235
1766	11.217	—	25.696
1767	12.705	225	31.621
1768	23.810	273	18.127
1769	25.470	555	23.944
1770	15.542	627	23.694
1771	12.015	8.133	7.795
1772	37.236	30.217	26.725
1773	40.813	57.465	20.903
1774	20.994	50.920	17.399
1775	25.886	109.599	22.691
1776	25.521	75.154	10.037
1777	40.553	144.845	25.694
1778	38.051	129.032	25.515
SOMA	362.572	607.045	464.467

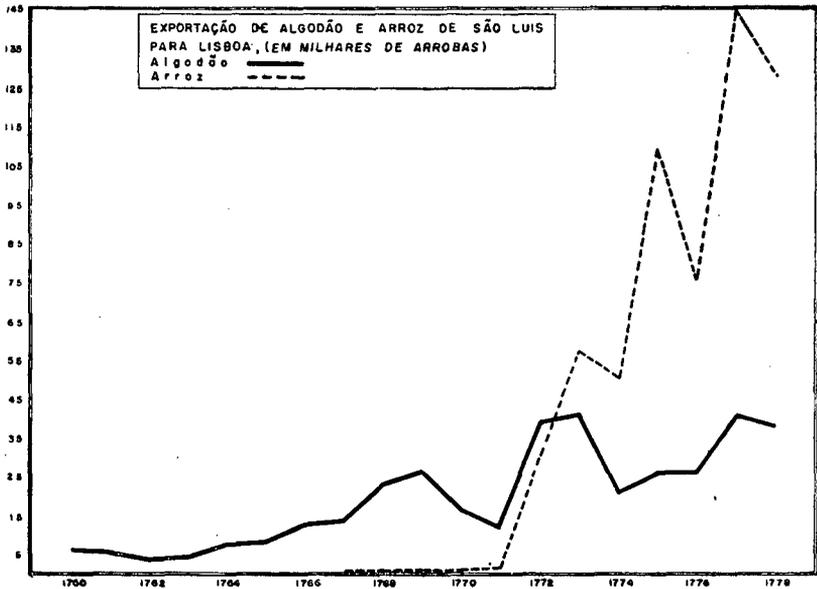
Os dados apurados dão idéia da amplitude do tráfico maranhense acionado pelos trânsitos da Companhia. O algodão e o arroz, que nunca tinham sido objeto de exportação, começaram a girar, respectivamente, a partir de 1760 e 1767, engrossando enormemente as rotas marítimas do mercantilismo pombalino que demandavam as praças européas do Mediterrâneo, do Báltico e do Mar do Norte.

As tendências que vimos esboçarem-se e definirem-se na capitania do Pará (10), com a revelação comercial de base atlântica, afir-

(9). — Quadro organizado com os elementos extraídos das carregações.

(10). — Cf. As carregações do Pará.

mam-se também, nitidamente, no Maranhão com o aparecimento de uma nova economia criada com o vigor que lhe imprimiu a emprêsa mercantil ultramarina. Nela apercebem-se, cada vez mais claramente, os novos fundamentos do processo de desenvolvimento econômico do extremo-norte do Brasil.



Afigura-se-nos que já ficou suficientemente demonstrada a pobreza maranhense (11). Da capitania não se faziam exportações e as importações realizavam-se por ocasião da passagem dos navios que se dirigiam espaçadamente para o pôrto de Belém. Só depois do estabelecimento da Companhia é que cresceu o comércio de exportação. Êste fato é confirmado pela correspondência e memórias da época:

“o progresso do Maranhão é a mais vizível e indispensavel prova da Utilidade da Companhia...; o que era o Maranhão ou o que se exportava antes da introdução da Companhia? Nada ou quase nada .. Eu o vi e presenciei, achando-me naquela cidade em o anno de 1755” (12).

(11). — Cf. A situação do extremo-norte do Brasil.

(12). — Carta de João Pereira Caldas, datada de 11 de setembro de 1777, a Martinho de Melo e Castro, in A.H.U.-M.P. de 1776-1777.

A produção exportável no Maranhão, desde que a Companhia tomou conta do tráfico, tomou um expressivo incremento. As exportações que, antes, eram quase nulas, de 1760 a 1778 fizeram-se através de 180 navios que animaram enormemente as operações portuárias de São Luís.

Em 1760 o Maranhão realizou, graças à Companhia, sua primeira exportação de algodão com 6.510 arrôbas. Anos depois, em 1767, os administradores da sociedade monopolista embarcaram a primeira carregação de arroz branco que atingiu 225 arrôbas. Daí por diante, êsses dois produtos maranhenses jamais deixaram de figurar nos carregamentos de torna-viagem dos navios da Companhia com significativa primazia.

A representação gráfica da exportação de algodão e arroz de São Luís para Lisboa em milhares de arrôbas é realmente elucidativa. Durante os dezenove anos que se estendem de 1760 a 1778, os navios da Companhia transportaram para a metrópole 362.572 arrôbas de algodão. A composição percentual do montante de arroz exportado foi, ademais, bem maior: em apenas doze anos (1767-1778) foram embarcadas no pôrto de São Luís com destino a Lisboa 607.045 arrôbas da produção orizícola maranhense.

Os carregamentos de arroz e algodão a partir daquelas balizas cronológicas engrossaram extraordinariamente as rotas atlânticas do giro mercantil da Companhia.

Até o ano de 1766, inclusive, não houve exportação de arroz, embora o cronista Cesar Augusto Marques (13) conjecture ter sido a primeira remessa nesse ano, com 2.847 arrôbas consignadas à Junta da Administração da Companhia, o que julgamos inaceitável. Em nosso roteiro arquivado não encontramos nenhum documento comprobatório anterior a 1767. O cronista Gaioso, em seu mencionado *Compêndio histórico-político dos princípios da lavoura do Maranhão*, afigura-se-nos igualmente pouco convincente. Saliente-se, ademais, que os algarismos que ambos apresentam nem sempre são persuasivos (14).

Em nenhum dos navios saídos do pôrto de São Luís para Lisboa antes do ano de 1767 figuram embarques de arroz maranhense. Os papéis avulsos e os códices referentes à Companhia não ministram qualquer esclarecimento sôbre o assunto. Os maços de documentos referentes à capitania do Maranhão, guardados no Arquivo Histó-

(13). — Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão, pág. 28. Maranhão, 1870.

(14). — Muitos historiadores da nossa economia colonial têm bebido nas águas dos cronistas César Augusto Marques, Manuel Barata e R. J. de Sousa Gaioso. Infelizmente, porém, nem sempre os seus dados estatísticos merecem crédito.

rico Ultramarino, em Lisboa, igualmente nada informam. Tampouco o *Marco dos Navios* que se acha no Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, cuja divisa cronológica inicial é o ano de 1772.

Concluimos, portanto, que a primeira exportação de arroz de São Luís data, realmente, de 1767, com um volume de 225 arrôbas embarcadas para a metrópole numa frota da Companhia composta por oito navios. Além dessa carregação, os navios da empresa monopolista transportaram nesse ano para Lisboa: 31.621 atanados, 12.705 arrôbas de algodão, 533 de gengibre, 153 de cacau, 101 de cera, 655 quartilhos (15) de óleo de copaiba e 133 cepos de madeira de lei (16).

O Maranhão, capitania muito menos importante que a do Pará, antes do estabelecimento da Companhia, alcançou, depois, um desenvolvimento econômico impressionante.

A cultura dos dois principais gêneros da produção exportável — arroz e algodão — só por si foi suficiente para fazer a riqueza maranhense. A introdução do cultivo do arroz branco deve-se à iniciativa particular da Companhia. Anteriormente, a espécie produzida era o chamado “arroz da terra”, vermelho, conhecido pelo nome de “arroz de Veneza”, fruto nativo, miúdo e quebradiço, afirma o cronista Cesar Marques (17). Jerônimo de Viveiros, historiador do Maranhão, aceita o informe (18). Gaioso (19), por sua vez, não teve dúvidas em dar à Companhia o galardão do começo da orizicultura no extremo-norte da colônia.

O arroz, gênero de primeira necessidade, fôra sempre em Portugal importado pelos mercadores estrangeiros que o conduziam de Veneza a Gênova e, principalmente, da Carolina,

“sem que desta variedade de introdução viesse a resultar outra diferença que o passarem as somas de dinheiro para as mãos dos ingleses” (20).

Criada a Companhia em 7 de junho de 1755 (21) foi escolhido para iniciar a cultura, em São Luís, o capitão José Vieira da Silva que, anos depois, em 1766, distribuiu por alguns lavradores maranhenses as primeiras sementes de arroz branco da Carolina. Nesse

(15). — Quarta parte de uma canada, que correspondia a 0,35 litro e hoje se toma por meio litro, especialmente no Norte de Portugal.

(16). — A.H.U.-M.M. n.º 26 (1764-1769).

(17). — *Op. cit.*, pág. 28.

(18). — *Op. cit.*, 1.º vol. pág. 76.

(19). — *Op. cit.*, pág. 181.

(20). — Requerimento da Junta da Administração da Companhia a D. Maria I, datado de Lisboa a 7 de maio de 1777 (A.H.M.F.-Maço 2. Consultas da C.G.P.M. (1761-1778).

(21). — Cf. Instituição..., pág. 20.

mesmo ano, a Junta da Administração enviou de Lisboa o tenente-coronel José de Carvalho com todos os utensílios próprios para a construção de um engenho de arroz, o qual foi montado junto às margens do rio Anil (22).

Logo que foi reconhecida a utilidade da nova produção orizícola, de excelente qualidade, superior até à americana da Carolina, não lhe faltou o incentivo de mais alto grau. O governador da capitania do Maranhão, Joaquim de Melo e Póvoas, zeloso defensor dos interesses dos colonos, procurou, por todos os meios, incitá-los à cultura do precioso gênero de exportação. Para compensar devidamente o trabalho dos orizicultores, conseguiu que a Junta da Administração da Companhia enviasse dinheiro suficiente para lhes comprar o arroz por preço compensador e à vista (23).

Dada a existência do arroz vermelho, nativo e de fácil coleta, os colonos não aceitaram a substituição deste gênero indígena pelo exótico, importado, melhor, porém, mais trabalhoso. Assim sendo, viu-se Melo e Póvoas obrigado a impôr a cultura do arroz branco. Aos recalcitrantes seriam aplicados severos castigos: se fôsse lavrador teria um ano de cadeia e pagaria 100\$000 réis de multa, metade para as obras públicas da cidade de São Luís e outra parte para o denunciante,

“e sendo escravo o que cultive outra qualidade de arroz que não o da Carolina, terá dois anos de cadeia, e sendo índio andará o mesmo tempo de dois anos” (24).

O bando, ao som do rufo de caixas, foi publicado em São Luís, Guimarães, Icatú, Alcântara, Mearim e Itapecurú-Mirim,

“com o que ninguém poderá alegar ignorância” (25).

Com semelhantes medidas, a Coroa procurava encorajar a lavoura do arroz. Os resultados foram realmente admiráveis. O pla-

(22). — Marques (César). *Dicionário...*, pág. 28.

(23). — Ofício de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datado de 30 de julho de 1772, in A.H.U.-M.M. de 1770-1773.

(24). — “Advertindo também a todos os lavradores que é muito prejudicial ao mesmo ramo de comércio e a perfeição com que este gênero se deve fabricar. Esta cultura do arroz é de muito empenho de S. Magestade e que por isso espero que todos os que quizerem mostrar ser bons vassallos se apliquem com excesso a plantação do mesmo arroz, tendo a certeza de que podera ter baixa este gênero, porque por muito que haja muito é necessário. E para que todos o salbam o quanto é prejudicial a este nôvo estabelecimento e ramo de comércio a cultura do arroz da terra ou de outro que não seja o da Carolina...” (Cf. Bando, dado em São Luís a 29 de novembro de 1772, assinado por Bernardino José Pereira de Castro, secretário do governo da capitania. *Ibidem*).

(25). — *Ibidem*.

nejamento para a produção do arroz datava da instauração da Companhia pombalina de comércio. A empresa monopolista vislumbrou logo as imensas possibilidades agrícolas das ribeiras maranhenses, sobretudo as do Mearim e do Itapecurú. Uma orientada política econômica de fomento poderia colocar a capitania do Maranhão entre os maiores exportadores do mundo em apenas dois anos, o que propiciaria ao Estado, aos lavradores e à Companhia excelentes ganhos (26).

A realza, nesta fase, mostrou-se sempre disposta a pôr em prática uma política ultramarina destinada à intensificação da riqueza agropecuária, da qual provinham as melhores carregações dos navios da Companhia de comércio. Em 9 de março de 1762, D. José I determinou que se fizesse tudo em favor da produção exportável, evitando-se tanto quanto possível “contrabandos que se fazem à Companhia” (27). O produto apreendido seria dividido: a metade, a favor da empresa, o restante para os delatores (28).

A providência régia não produziu, todavia, os melhores resultados. O tráfico ilícito continuou a prejudicar a sociedade exclusiva. Em 4 de novembro de 1763, o monarca prescreveu que nas alfândegas do Estado

“se selem todas as fazendas debaixo de serem reputadas de contrabando as que não tivessem selo” (29).

Anos depois, em 22 de agosto de 1777, nos últimos meses de vida da Companhia, a Coroa mandou passar novas ordens para evitar o contrabando que a título de mimos se costumava fazer do Pará e Maranhão para Lisboa (30).

A agricultura e o comércio floresciam, no entanto, apesar da ação atravessadora do tráfico ilícito. A economia da colônia, afastada cada vez mais da singeleza nativa, criara, afinal, condições favoráveis de evolução. Em 4 de setembro de 1769, Joaquim de Melo e Povoas informava a Côrte, através do Conselho Ultramarino, sobre o movimento marítimo do pôrto de São Luís (31). A estatística econômica era grandemente auspiciosa. Em pouco mais de um semestre daquele ano, dez navios haviam saído do Maranhão com destino à

(26). — Cf. Carta de Belo e Póvoas ao conde de Oeiras, datada do Maranhão a 2 de setembro de 1769. *Ibidem*, M.M. nº 26 (1764-1769).

(27). — A.H.M.F. Maço nº 1 (1755-1760).

(28). — *Ibidem*.

(29). — *Ibidem*.

(30). — Vide cópia da ordem que se expediu (*Ibidem*).

(31). — A.H.U.-M.M. nº 26 (1764-1769).

Capital do reino (32). Era a maior frota “que já se viu”. O valor das carregações da Companhia quase atingiu 128 contos de réis — 127.995\$692 — oriundos de 23.955 atnados, 25.470 arrôbas de algodão, 130 de cêra, 1.107 de gengibre, 555 de arroz, 21 barris de óleo de copaiba e 103 cepos de madeira de lei (33).

O embarque de arroz nesse ano de 1769 foi, como ficou demonstrado, de 555 arrôbas, o maior volume até então exportado pelo pôrto de São Luís para Lisboa. Aguardava-se um ano agrícola altamente remunerador com uma safra admirável. As condições climatológicas foram, todavia, adversas. A produção exportável de arroz foi muito inferior aos prognósticos dos lavradores. Dada a grande sêca que assolou o Maranhão, perderam-se as sementeiras que se haviam feito. Por isso não foi embarcado o arroz que se esperava,

“porque não houve inverno êste ano e sem muita água se não pode crear êste genero” (34).

Em 1769 procedeu-se, porém, a uma nova experiência fomentista no setor da cultura do arroz branco. Até então, o produto vinha sendo cultivado nas ribeiras maranhenses, sobretudo nas várzeas do Mearim e do Itapecurú. Graças aos técnicos da Companhia de comércio e navegação fêz-se a tentativa de semeadura do arroz nos campos,

“conhecendo-se que ali se dá perfeitamente e já bastantes lavradores se preparam de arados para fazerem aquela sementeira que se lhe correr bem o tempo poderá o Maranhão sustentar essa Côte de arroz” (35).

Impunham-se, entretanto, moinhos para o descasque do precioso gênero. Joaquim de Melo e Povoas referia-se à urgência da construção de oito ou dez moinhos, expressiva mostra de que a orizicultura achava-se em crescente adiantamento (36).

(32). — Eram os navios seguintes: Nossa Senhora Madre de Deus, São Lázaro, São João Batista, Nossa Senhora da Conceição, São Luís, São Pedro, São Paulo, São Sebastião, Nossa Senhora da Oliveira (?) e Nossa Senhora das Necessidades (*Ibidem*).

(33). — *Ibidem*.

(34). — Cartas de Melo e Póvoas de 3 e 4 de setembro de 1769 (*Ibidem*).

(35). — *Ibidem*.

(36). — ... “agora que se semeia no campo e se conhece que se dá excellentemente espero que esta capitania possa dar arroz ao povo dessa Corte. E’ preciso fazer-se 8 ou 10 Moinhos” ... (*Ibidem*).

Meses mais tarde, a 21 de agosto de 1770, Joaquim de Melo e Povoas, governador da capitania do Maranhão (37), informava ao Conselho Ultramarino que os armazéns da Companhia de comércio ficavam ainda bem providos de gêneros da terra,

“que ao menos poderiam carregar mais dois navios” (38).

Nesse ano de 1770 saíram do pôrto de São Luís para o reino sete navios com 23.694 atados, 15.542 arrôbas de algodão, 21 de cacau, 627 de arroz, 263 de gengibre, 565 de jutaica (39) e 24 barris de óleo de copaiba. O valor das carregações da conta da Companhia ultrapassou a casa dos 70 contos de réis — 70.271\$733 (40).

Pouco tempo depois, a 24 de dezembro de 1770, a situação geral da orizicultura era realmente animadora. Apesar de mal aparelhados, os lavradores maranhenses haviam conseguido um ano agrícola compensador. A safra do produto abria novas perspectivas de acumulação social de riqueza. Lourenço Belfort chegou a colher 10.500 alqueires (41), segundo afirma o cronista César Marques (42). O arroz comprado nesse ano pelos administradores da Companhia aos colonos e descascado nos moinhos atingiu 239 alqueires, pagos à razão de 250 réis (43). Nos anos anteriores os feitores da empresa monopolista adquiriram aos lavradores 114 alqueires, em 1767, e 70 alqueires em 1768, pagando-lhes os mesmos 250 réis. preço que se manteve, pelo menos, até 30 de julho de 1772 (44).

Em 1770, o volume de arroz exportado de São Luís para Lisboa foi, portanto, de 627 arrôbas, a maior carregação até aí embarcada nos navios da Companhia. Nos três primeiros anos da produção exportável — 1767, 1768 e 1769 — havia sido, respectivamente, de 225, 273 e 555 arrôbas. O aumento era, pois, confortador.

A partir de então, os orizicultores maranhenses reconheceram a importância da nova lavoura. O cultivo do arroz descortinava ri-

(37). — O governador e capitão-general do Estado era, então, Fernando da Costa de Ataíde Teive, que tomou posse em 14 de setembro de 1763 e deixou a administração em 4 de março de 1780, já depois de extinta a Companhia do Grão Pará e Maranhão (Cf. C.C.G.C.G.P.G.M., in A.B.A.P.P. t. V, pág. 327. Pará, 1906).

(38). — Carta de 21 de agosto de Joaquim de Melo e Povoas a Martinho de Melo e Castro, in A.H.U.-M.M. nº 26 (1764-1769).

(39). — Resina do jutaí, com que se dá lustro à louça de barro.

(40). — A.H.U.-M.M. nº 26 (1764-1769).

(41). — Medida de capacidade para secos. Em Portugal o alqueire variava de concelho para concelho. O de Lisboa equivalia a 13,8 litros.

(42). — *Op. cit.*, pág. 28.

(43). — Cf. Cópia da carta dos administradores do Maranhão de 30 de julho de 1772, in A.H.U.-M.M. nº 28 (1772-1773).

(44). — *Ibidem.*

sonhas esperanças. Em fins de dezembro de 1770, a Junta da Administração da sociedade monopolista mandou ordem aos seus feitores de São Luís para que comprassem a Lourenço Belfort e aos demais lavradores da capitania todo o arroz que pudessem negociar até o preço de 2\$000 réis o quintal (45), sendo o produto descascado e ensacado, e a 16\$000 o arroz em casca (46).

Se dermos crédito ao cronista César Marques, em 1770, o arroz ensacado custava em São Luís 500 réis a arrôba,

“com o que andava o povo muito satisfeito” (47).

Nêsse ano, embora tivesse aumentado a exportação do arroz, houve uma praga de ratos que destruiu grande parte das sementeiras do interior maranhense. Apesar do flagelo, ficaram para cima de 10 mil alqueires nos armazens da Companhia à espera da conclusão dos moinhos para serem descascados. Os lavradores haviam feito extensas roçadas nos vales do Mearim e do Itapecurú, aguardando-se abundante safra no segundo semestre de 1770 (48).

Dêsse ano em diante, os moinhos da Companhia substituíram os velhos pilões que tanto quebravam o arroz. Novos técnicos e novas instruções para os orizicultores foram enviadas de Lisboa pela Junta da Administração da empresa (49). De 1770 a 1772, os administradores da Companhia em São Luís desembolsaram uma importância superior a treze contos de réis — 13.421\$043 — com ordenados de peritos que trabalhavam nos engenhos de descascar arroz, plantação e sementeira, elucidativo montante que dá idéia bem precisa da extensão da lavoura na capitania do Maranhão na segunda metade do século XVIII (50).

A Coroa concedeu aos lavradores o privilégio de poderem consignar os gêneros das suas lavouras a seus correspondentes em Lisboa ou à própria direção da Companhia, na forma do que dispunha o parágrafo vinte e sete da instituição (51). Em ambos os casos obrigava-se a empresa monopolista a receber os carregamentos em seus navios, pagando-se-lhe, pelo transporte, os devidos fretes (52).

(45). — Pêso antigo equivalente a quatro arrôbas.

(46). — Cf. Marques (César), *op. cit.*, pág. 28.

(47). — *Ibidem.*

(48). — *Ibidem.*

(49). — Cf. *Exame e Resposta aos fundamentos da Representação que os homens de Negocio da Praça desta cidade fizeram a S. Magestade para a extinção da Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão, que poderá servir para a decisão desta importante materia*, in A.H.U.-C.P. n.º 17 (1754-1776).

(50). — A.H.M.F.-L.B.C.G.P.M. Demonstração n.ºs 19, 23 e 27.

(51). — Cf. *Estatutos...*, parágrafo 27, pág. 11.

(52). — *Ibidem.*

Essa liberdade acarretou, todavia, certas fraudulências. Os particulares embarcavam produtos mercantilizáveis debaixo dos nomes dos agricultores. O contrabando fazia-se, assim, em prejuizo da Companhia. Diante do inconveniente, a realza, a 26 de fevereiro de 1760, resolveu restringir o favor, permitindo aos colonos sòmente poderem consignar os gêneros à direção da Companhia (53). Esta, porém, grandemente interessada em animar a orizicultura maranhense,

“para o aumento do Estado e beneficio dos lavradores”,

facilitou o comércio determinando em 14 de dezembro de 1771, que se cobrassem aos colonos apenas 250 réis de frete por arrôba de arroz embarcada nos seus navios, dando-se-lhe preferência a qualquer outro produto de exportação (54).

Graças à política fomentista da Coroa e da Companhia, o mercado produtor de arroz maranhense pôde firmar-se. Com a introdução de mão-de-obra escrava oriunda da Guiné e de Angola (55), a emprêsa pombalina resolveu o aflitivo problema da escassez de braços para a agricultura.

De 1770 em diante, a produção exportável da capitania no setor da orizicultura — principal riqueza — aumentou extraordinariamente. Os quantitativos das exportações para Lisboa que figuram nos quadros estatísticos teriam, no entanto, sido mais elevados se a Companhia tivesse mais navios para o transporte das fartas colheitas. Já a 16 de setembro de 1769, Melo e Póvoas escrevia a Francisco Xavier de Mendonça Furtado afirmando que seriam precisos quinze navios para o embarque dos efeitos da terra, expressivo testemunho do crescimento da emprêsa agrária no extremo-norte do Brasil (56).

No ano de 1771, o volume da exportação de arroz foi de 8.133 arrôbas. Esse montante não atesta, porém, com fidelidade a abundância deste gênero. Outra carta de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada de São Luís a 10 de maio de 1771, refere-se à fatura de arroz nas ribeiras do Itapecurú e Mearim,

“por onde choveu mais sedo” (57).

Sendo a época da colheita desse gênero de exportação de fins de maio até julho, não era possível que se descascasse o arroz daquela safra a tempo de alcançar a frota que saiu do Maranhão em agosto ou

(53). — A.H.M.F.-Maço nº 1 da C.G.P.H.. L.R.C. da C.G.P.M. nº 86.

(54). — *Ibidem*, C.A.M. Liv. nº 105.

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

(56). — A.H.U.-M.M. nº 26 (1764-1769).

(57). — *Ibidem*, Maço nº 28 (1772-1773).

na corveta que partiu em setembro, período em que os lavradores, ultimada a colheita do arroz, iniciavam a do algodão, bem como a

“factura de farinhas e a fazerem novos rossados”.

Era inadmissível, portanto, conduzir o arroz para São Luís, o que principiavam a fazer pelo Natal em diante (58). O arroz que havia entrado durante os anos de 1769 a 1770 nos armazens da Companhia em São Luís era da lavoura que os administradores da empresa mandaram fazer nos campos para experiência de alguns agricultores maranhenses (59).

A produção agrícola crescia admiravelmente. Difícil era, entretanto, o descasque do arroz. Em 10 de maio de 1771, havia somente três moinhos que a Companhia mandara construir. No verão a falta de água impedia o beneficiamento. No inverno, não raro, as cheias arruinavam o trabalho regular dos moinhos (60). A solução apontada por Joaquim de Melo e Póvoas ao Conselho Ultramarino consistia em se assentarem dez ou doze fábricas destinadas a

“moerem com mariz por não haver rio com suficiência para essa obra” (61).

Os moinhos de Lourenço Belfort, o principal lavrador maranhense, eram insuficientes e rudimentares. Serviam unicamente para tirar a primeira casca ao arroz. Era, depois, necessário conduzir o gênero ao pilão onde

“se quebra muito e por isso não fica meio por meio” (62).

Em maio de 1771, havia nos armazens da Companhia 5.211 alqueires de arroz aguardando beneficiamento. Por faltarem os moinhos de pedra, a Junta da Administração da Companhia mandou erigir provisoriamente moinhos de madeira, à imitação dos de Belfort, destinados a aumentar o volume da exportação. Com o produto que ficasse quebrado podiam-se suprir os navios, sustentar os escravos da mesma Companhia ou deixá-lo para gasto da terra (63).

A produção exportada nos anos de 1768 e 1769, respectivamente 273 e 555 arrôbas, não animava a Companhia a fazer grandes

(58). — *Ibidem.*

(59). — *Ibidem.*

(60). — *Ibidem.*

(61). — *Ibidem.*

(62). — *Ibidem.*

(63). — “O caso está que se consiga o estabelecimento que pretendemos, pois para o futuro se tirarão as conveniências” (*Ibidem.*).

despesas com a montagem de moinhos de pedra. A partir desta última data, especialmente quando Lourenço Belfort assinou contrato com os administradores da empresa comprometendo-se a fornecer mil quintais de arroz por ano ao preço de cinco tostões a arrôba ensacada (64), a Companhia mudou de atitude.

Em maio de 1771, Joaquim de Melo e Póvoas ainda informava o Conselho Ultramarino sobre os adiantamentos feitos pela Companhia aos lavradores

“com dinheiro e efeitos na forma que se lhe ordena que com letras para serem pagas nessa Côte”,

bem como a técnica agrícola utilizada pelos colonos. Na orizicultura, o processo era deveras incipiente:

“rossarem-lhe o mato e êste estando seco botam-lhe fogo; se não tem havido chuvas e queima bem fica a terra bem preparada, porém, queimando mal depende de um grande trabalho, com que a terra nunca dá bom fruto; e assim mesmo com um pau vão fazendo buraco na terra e botando nêles uns grãos de arroz e logo cobrindo com o pé” (65).

O algodão e a cana eram plantados com enxada,

“não cavando a terra como aí se costuma, mas abrindo covas para as sementes” (66).

Melo e Póvoas sugeria a Martinho de Melo e Castro a

“experiencia de se lavar o campo e semeá-lo ao uzo do pais, e para isso rogo a V. Excia. queira mandar para aqui alguns soldados que saibam trabalhar com arado, pois nesta terra se ignora aquêl modo de fabricar, *ainda que creio haverá aqui muita gente que nesse reino tenha tido aquêl exercicio de que cá se desprezão*” (67).

Apesar do rudimentar sistema de cultivo, o arroz maranhense era mais formoso, maior e mais pesado do que o seu congênere da Carolina (68). Restava apenas aos orizicultores da colônia obterem da Companhia fundos necessários à montagem dos moinhos de pedra e cal destinados ao melhoramento do descasque do produto, único

(64). — “E acho o povo satisfeito com o preço de cinco tostões a arrôba em saca” (*Ibidem*).

(65). — *Ibidem*.

(66). — *Ibidem*.

(67). — O grifo é nosso (*Ibidem*).

(68). — *Ibidem*.

meio de se exportar o grão inteiro, evitando-se quebrá-lo nos pilões (69).

Em agosto de 1772, a Companhia mandou construir novos moinhos para beneficiar o arroz. Os administradores da empresa despenderam, até o dia 9 de junho desse ano, com a construção dos moinhos, uma importância superior a 14 contos de réis — 14.193\$595 (70). Não admira, portanto, que o volume do arroz comprado em 1772 aos lavradores pelos feitores da empresa monopolista e descascado nos moinhos fôsse de 10.637 alqueires, quando no ano anterior havia sido apenas de 3.202 (71). O aumento foi realmente impressionante, se nos lembrarmos de que o arroz beneficiado nos moinhos em 1768 não foi além de 70 alqueires (72).

Uma carta de Joaquim de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada do Maranhão a 1º de março de 1772, refere-se ao fomento da orizicultura. O consumo anual de arroz no reino era computado em 142.568 quintais,

“feito pela diminuta porção de um arratel para doze comidas de cada seis pessoas” (73),

significativo montante que a Coroa indicava aos lavradores maranhenses com o claro intento de mostrar-lhes quanto era importante o cultivo desse gênero colonial, tendo na Côrte o grande consumo que do cálculo se depreende.

A produção estava, no entanto, condicionada às invernações. Melo e Póvoas escrevia em 1º de março. Nessa altura o inverno ainda não havia chegado. Os orizicultores mostravam-se, porém, satisfeitos. Os lavradores preferiam que as chuvas principiassem a cair mais tarde, porque depois se colhia em melhor tempo, beneficiando-se o arroz com mais facilidade (74). Nas ribeiras do Mearim e do Itapecurú já chovia no comêço de março. As obras dos novos moinhos,

“de onde sae o arroz mais inteiro porque dos pilões sae muito quebrado”,

iam adiantadas. Enquanto não se ultimavam os moinhos de pedra da Companhia era, porém, necessário que os navios se demorassem mais tempo em São Luís para poderem levar pelo menos três mil arrôbas

(69). — Cf. Carta de Melo e Póvoas a Melo e Castro, datada do Maranhão a 10 de maio de 1771 (*Ibidem*).

(70). — Carta de Melo e Póvoas a Melo e Castro de 28 de agosto de 1772. *Ibidem*, M.M. nº 28 (1772-1773).

(71). — Cf. Carta dos administradores da Companhia, datada do Maranhão a 30 de julho de 1772 (*Ibidem*).

(72). — *Ibidem*.

(73). — Carta de Melo e Póvoas de 1. de março de 1772 (*Ibidem*).

(74). — *Ibidem*.

de arroz cada um (75). Eram precisos de 50 a 60 dias de demora. De agosto em diante esperavam os administradores da Companhia poder remeter arroz da nova colheita. De acordo com esta e com o rendimento dos moinhos, assim o governo da capitania avisaria o Conselho Ultramarino para que a Junta da Administração da empresa mercantil enviasse navios suficientes para o transporte do precioso gênero tropical (76).

A Coroa mostrava-se cada vez mais interessada no fomento da orizicultura maranhense. Portugal era país deficitário em trigo. A carência cerealífera foi uma constante na história econômica portuguesa. As frotas do arroz colonial ajudariam, assim, a Coroa a resolver a aflitiva fome do pão. Não admira, pois, que a cultura do arroz fosse tão carinhosamente recomendada pelo Conselho Ultramarino. Na correspondência dos governadores com a Côrte e da metrópole com a administração ultramarina acham-se abundantes e informes desta natureza. Com o claro intento de animar a produção exportável, a realza fez ver à Junta da Administração da Companhia a indispensabilidade de se pagar o alqueire de arroz em casca a 400 réis e a arrôba do descascado a cinco tostões. Procurava-se, com semelhante medida, estimular o descasque do produto e o giro mercantil (77).

Em 1772, o volume de arroz exportado de São Luís para Lisboa foi de 30.217 arrôbas. No anto anterior havia sido de 8.133, sendo que em 1770 as carregações não foram além de 627 arrôbas (78). O aumento foi, portanto, considerável. O crescimento continuou vigoroso nos anos seguintes. A ascensão da linha do gráfico concernente ao volume da exportação de arroz pelo pôrto de São Luís é realmente impressionante: 30.217 arrôbas em 1772, 57.465 no ano seguinte, 109.599 em 1775 e 144.845 no ano de 1777.

Os algarismos que figuram nos quadros demonstrativos são sobremaneira elucidativos. O melhoramento deve-se às novas condições de beneficiamento do produto, às excelentes invernadas maranhenses e à conjuntura internacional favorável. A independência dos Estados Unidos e a guerra anglo-americana criaram circunstâncias bonanças ao arroz do Maranhão e, conseqüentemente, aos trânsitos da Companhia monopolista, dada a carência de preços competitivos no mercado consumidor internacional. O arroz da Carolina achava-se, então, demasiadamente minguaado. A guerra entre os Estados

(75). — ... "porque sendo alvejado nos piloes é preciso mais tempo para se fazerem três mil arrôbas que é o menos que desejo que vão em cada navio". (*Ibidem*).

(76). — *Ibidem*.

(77). — Cf. Carta de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada do Maranhão a 10 de outubro de 1772 (*Ibidem*).

(78). — Cf. Quadros demonstrativos...

Unidos e a Inglaterra cortou as grossas correntes do tráfico atlântico americano de produtos tropicais mercantilizáveis — arroz, algodão, açúcar e tabaco — favorecendo imensamente a empresa agrária do extremo-norte do Brasil assente no giro mercantil da Companhia pombalina.

E' exato que nos anos de 1774 e 1776, conforme se verifica na representação gráfica e nas tabelas estatísticas da exportação do arroz de São Luís para Lisboa, houve um diminuendo nas carregações. Em 1774 o volume de arroz embarcado para o reino foi de 50.920 arrôbas, quando no ano precedente havia sido de 57.465. Houve, pois, uma quebra de 6.545 arrôbas. Em 1775, logo no ano seguinte, a recuperação foi, no entanto, impressionante — 109.599 arrôbas de arroz foram transportadas para Lisboa — numa frota da Companhia composta por 13 navios. No ano de 1776 a exportação baixou para 75.154 arrôbas. Em 1777 subiu, porém, a 144.845, sendo precisos 19 navios para transportar essa respeitável carga. Além desse montante de arroz, a frota de São Luís levou para a metrópole as seguintes cargas: 25.694 atados, 40.553 arrôbas de algodão, 293 de cacau, 941 de gengibre, 3 barris de óleo de copaiba e 10.213 couros em cabelo. O valor total dos gêneros exportados ultrapassou 322 contos de réis — 322.236.600, sendo 151.075\$401 da conta dos lavradores e 171.161\$199 da Companhia (79).

O mingramento nos anos de 1774 a 1776 no setor da exportação de arroz prende-se às condições climatológicas do alto-norte da colônia que ocasionaram má safra. A infertilidade desses anos agrícolas deve-se ao retardamento do inverno maranhense. Uma carta de Joaquim de Melo e Póvoas a Martinho de Melo e Castro, datada de São Luís a 30 de dezembro de 1776, refere-se à ausência de chuvas, fator físico que escaldou os arrozaes e atrasou a colheita (80).

Registrar-se-ia, em 1774, semelhante fenômeno climático? E' muito provável. Afigura-se-nos, no entanto, que a quebra da exportação deste ano deve-se, em parte, ao término do prazo de vinte anos proposto nos estatutos da Companhia, para sua duração, razão já apontada quando analisamos a retração do tráfico da empresa na rota do Pará (81). Realmente, o encolhimento do volume exportado em 1774 atingiu os principais produtos do Estado do Grão-Pará e Maranhão. A estatística econômica das cargas é grandemente elucidativa. Cacau, arroz, e algodão, os três mais importantes gêne-

(79). — A.H.U.-M.M. n° 30 (1775-1777). Vide o mapa estatístico de 1777.

(80). — *Ibidem*, M.M. n° 31 (1772-1778).

(81). — Cf. As cargas do Pará.

(82). — C.F. Quadro demonstrativo da exportação de algodão e arroz de São Luís para Lisboa (1760-1778).

ros exportáveis do alto-norte da colônia, desmedraram no ano mercantil de 1774. No ano seguinte a recuperação foi, entretanto, realmente vigorosa. As duas baixas — 1774 e 1776 — não representam, todavia, nenhuma queda de longa duração, uma vez que o crescimento do volume exportável nos últimos tempos da vida da Companhia foi sobremaneira expressivo. Os algarismos apurados falam por si melhor que qualquer outro argumento.

Nos doze anos que se estendem de 1767 a 1778, o volume de arroz exportado de São Luís para Lisboa foi de 607.045 arrôbas (82). Durante êsse período, o arrátel de arroz em Lisboa nunca custou menos de 23 réis, chegando mesmo a ser vendido a 44 réis em setembro e outubro de 1772 (83), ano em que a Companhia inaugurou o *rush* da exportação de arroz maranhense com uma cargação de 30.217 arrôbas, chegando em 1777 a 144.845, algarismos eloqüentes que dão idéia bem precisa do crescimento orgânico da orizicultura colonial e da riqueza da rota de São Luís na segunda metade do século XVIII.

Se atribuirmos ao arrátel de arroz na praça de Lisboa o preço médio de 30 réis, valor que não se nos afigura exagerado, tendo-se em conta os “electrocárdiogramas” organizados por Magalhães Godinho (84), apura-se a importância de 36.422\$700 réis oriunda das 607.045 arrôbas transportadas de 1767 a 1778 do pôrto de São Luís para a capital do reino nos navios da Companhia. Dessas cargações, 428.310 arrôbas foram arrematadas pela Junta da Administração da Companhia em leilões em Lisboa, de 1767 a 1777 (85). Nô primeiro ano foram arrematadas apenas 228 arrôbas, ultrapassando 100 mil arrôbas em 1775 e 1777, respectivamente 118.200 e 103.500 arrôbas (86).

Os leilões realizavam-se na Casa do Despacho da Companhia. A arrematação tinha início às 10 horas da manhã. Os gêneros eram arrematados lote por lote, consoante listas organizadas pelos deputados da empresa. Nos produtos vendidos por arrôbas, o menor laço era de dez réis. Nos gêneros por arrátel, a Companhia aceitava todo arremate. No caso de avaria em qualquer artigo, dava-se ao arrematante o abatimento considerado justo. Os gêneros podiam, todavia, ser examinados na Alfândega, na Casa da Índia ou nos armazens da Companhia

(83). — Cf. Godinho (Vitorino Magalhães). *Prix e Monnates au Portugal*, págs. 56 e seg. Paris, 1955.

(84). — *Ibidem*.

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

(86). — Veja-se o quadro demonstrativo dos gêneros arrematados pela Companhia nos leilões em Lisboa (1758 a agosto de 1777) no capítulo — As cargações do Pará.

“onde se acham prontos para êsse efeito pelas suas respectivas marcas ou lotes” (87).

Logo que o arrematante desejasse receber a mercadoria adquirida, era-lhe entregue despachada à porta da alfândega. No caso do produto ser destinado à exportação para o estrangeiro, os arrematantes assinavam “fianças nos Livros das mesmas Alfândegas”. Destinando-se, porém, ao consumo no reino, os arrematantes pagavam os direitos que

“S. Magestade houve por bem perdoar aos que se estrairem para os portos estrangeiros”.

Depois de 30 dias, contados a partir da arrematação, tôda a perda, risco ou avaria ficava por conta do arrematante. Êste, no ato da arrematação, entregava a importância de 25\$600 réis e o restante no prazo de dois meses, excluindo os atados que eram pagos no fim de seis meses. Certos gêneros só eram, no entanto, arrematados à vista (88).

Depois do cacau, o arroz era o gênero mais procurado nos leilões. Artigo de primeira necessidade, tinha grande consumo na metrópole. Não admira, pois, que a Coroa e a Junta da Administração da empresa monopolista intensificassem o seu cultivo nos campos e nas ribeiras maranhenses. A partir de 25 de junho de 1777, dadas as condições de encolhimento da rota da Carolina, a realza, com o claro intento de fomentar a orizicultura colonial e o giro mercantil para os países estrangeiros, desobrigou o arroz do pagamento de todos os direitos de exportação devidos ao Estado (89).

Diminuiu-se, com semelhante medida, a fuga do dinheiro para fora do reino, uma vez que o arroz era uma das formas de pagamento dos artigos importados pelo govêrno da Companhia dos mercados de

(87). — *Condições com que o Provedor e deputados da Junta da Administração da Companhia hão de por em lanços e arrematar na Casa do Despacho*..., in A.H.U.-M.M. nº 28 (1772-1773).

O documento, sem data, acha-se assinado pelos deputados: Inácio Pedro Quintela, Francisco José Lopes, Domingos Lourenço, Silvério Luís Serra, Anselmo José da Cruz, José Ferreira Coelho, João Roque Jorge, Manoel Inácio Ferreira e Joaquim José Estolano (?) de Faria.

(88). — *Ibidem*.

(89). — Cf. Representação da Junta da Administração da Companhia, datada de Lisboa a 7 de maio de 1777, in A.H.M.F.-C. da C.G.P.M.-Maço nº 1 (1755-1760) com a “Resolução Régia” dada no Palácio de Nossa Senhora da Ajuda em 25 de junho do mesmo ano, in A.H.M.F.-C. da C.G.P.M.-Maço nº 1 (1755-1760); L.R.R. fls. 86 v e segs. A petição da Junta achase transcrita in J. Mendes da Cunha Saraiva — *Companhias Gerais de Comércio e Navegação para o Brasil*, Nota G. Parágrafo 2º, Doc. nº 1, págs. 173 e segs. Lisboa, 1938.

Roterdão, Ruão, Amsterdão, Hamburgo, Gênova, Cadiz, Londres e Marselha, onde a empresa mantinha feitores (90).

Em 31 de dezembro de 1778, quase um ano depois da extinção da Companhia (91), Joaquim de Melo e Póvoas ainda escrevia a Martinho de Melo e Castro informando o Conselho Ultramarino a respeito do adiantamento da orizicultura maranhense (92). Nesse ano, 18 navios da Companhia transportaram de São Luís para Lisboa 129.032 arrôbas de arroz,

“ficando ainda neste pórto sete navios que a maior parte dêles tem o seu lastro dêste gênero” (93).

O perspicaz governador da capitania do Maranhão havia enviado ao ministro da Marinha, com José de Oliveira Bulhão, comandante do navio Santa Ana e São Joaquim, amostras dos cinco moinhos de descasque montados pela Companhia,

“para que V. Excia. veja o adiantamento das fabricas” (94).

Além do arroz, principal produto da exportação maranhense, a frota de São Luís transportava para o reino outros gêneros mercantilizáveis que figuram nos quadros demonstrativos das carregações da capitania: algodão, açúcar, cravo, tartarugas, anil, gengibre, varas de parreira, madeiras de lei, cera, tapioca, café, copaiba, tabaco, sebo, sola, atanados e couros em cabelo.

A apuração estatística é grandemente esclarecedora. Depois do arroz, as exportações maranhenses de algodão tinham preeminência no giro mercantil da Companhia. As condições de cultivo na colônia e a situação favorável do algodão no mercado consumidor mundial eram razões suficientes para explicar a política fomentista da Coroa e da empresa monopolista nesse setor da economia ultramarina. Os cotonicultores da capitania do Maranhão foram beneficiados pela conjuntura internacional oriunda da revolução industrial e da guerra da independência americana, acontecimentos que criaram enormes possibilidades de expansão da cultura algodoeira no extremo-norte da colônia. As perspectivas foram deveras favoráveis às exportações maranhenses de algodão em razão da redução dos estoques nos países consumidores e do diminuendo da produção nos Estados Unidos, fato conexo com o que ficou dito para a lavoura.

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

(91). — Cf. Os apologistas.

(92). — A.H.U.-M.M. nº 31 (1772-1778) e 32 (1778-1779).

(93). — *Ibidem.*

(94). — *Ibidem.*

Antes da instauração da Companhia, não havia produção exportável de algodão maranhense, embora já fôsse conhecido o algodão branco, certamente introduzido pelos primeiros conquistadores que já o exploravam na África e na Ásia (95). A produção não chegava para o consumo regional. Os habitantes da capitania teciam rêdes, cordas e panos grosseiros. Estes eram vendidos em rolos e o fio em novelos. Conforme o pêso, um rôlo de pano custava 10\$000 réis, sendo o novelo de fio negociado a 25, 50 e 100 réis (96). Constituiu a moeda do tempo, tristonha amostra da economia de subsistência da colônia (97).

A primeira exportação de algodão foi feita pela Companhia pom-balina em 1760. Nêste ano, uma frota de três navios transportou de São Luís para Lisboa uma cargação de 6.510 arrôbas (98). Os administradores da empresa monopolista, em execução das ordens da Junta da Administração, promoveram o seu cultivo e exportação. Joaquim de Melo e Póvoas, governador da capitania, conseguiu que durante seu govêrno o algodão não pagasse tributo algum de saída, privilégio que permitiu à Companhia subir o preço da compra do gênero aos lavradores de 3\$200 para 4\$800, a partir de 27 de setembro de 1776 (99).

Dedicando-se ao incentivo da economia colonial e à aplicação rendosa de capitais, numa época em que o algodão começava a ter grande valorização no mercado consumidor mundial, a Companhia pôde descortinar auspiciosos horizontes para os cotonicultores do Maranhão. Bloqueados os portos do Sul dos Estados Unidos pela marinha britânica, de onde era exportado o algodão para as fábricas da Inglaterra, viu-se o capitalismo industrial inglês forçado a pagar preços altamente compensadores pelo produto maranhense, chegando a vender-se a arrôba a 30\$000 réis, segundo informe de Temistocles Aranha (100). A cifra, embora exagerada, é realmente expressiva por dar idéia da robustez adquirida pela economia algodoeira da capitania do Maranhão em certo momento da segunda metade do século XVIII.

O algodão, a exemplo do arroz, revelou econômicamente o Maranhão. O período que se estende de 1766 a 1778, caracterizado pela grande exportação algodoeira do pôrto de São Luís para Lisboa, va-

(95). — Cf. Aranha (Temistocles), *O assucar e algodão*, in "O Paiz", nº 290, ano XXI, 27 de dezembro. Maranhão, 1883.

(96). — *Ibidem*. Vide ainda — César Marques, *op. cit.*, pág. 12.

(97). — Cf. A situação do extremo-norte do Brasil.

(98). — A.H.U.-M.M. nº 26 (1764-1769).

(99). — Cf. Carta de Melo e Póvoas a Melo e Castro de 27 de setembro de 1776, in A.H.U.-M.M. de 1776-1777.

(100). — *Art. cit.*

lorizou as regiões do extremo-norte do Brasil, áreas geo-econômicas que nos séculos anteriores tinham sido as mais abandonadas. A guerra da independência dos Estados Unidos (1776-1782), privando o crescente industrialismo inglês do algodão norte-americano, estimulou sobremaneira, com a consentânea melhoria de preços, os cotonicultores maranhenses de Alcântara e dos vales do Itapecurú e Meirim, regiões onde era igualmente afortunada a lavoura da preciosa graminácea (101).

O algodoeiro mais comum no Maranhão era o que justamente dava o produto de melhor qualidade e, conseqüentemente, de maior valor no mercado, por ter a fibra mais rija e extensa, dando proveito ao lavrador durante três anos seguidos,

“sem outro benefício mais do que limpá-lo das plantas daninhas que o cercam” (102).

A estagnação da cultura do algodão provinha, sobretudo, da falta de mão-de-obra e de escoamento. A Companhia solucionou ambos os problemas, introduzindo escravos africanos e assegurando mercados consumidores e transporte intercontinental.

Graças a semelhantes medidas de fomento, os administradores da Companhia conseguiram elevar progressivamente o volume da exportação. Estimulando os lavradores com adiantamentos, escravos negros e ferramentas, e garantindo-lhes preços remuneradores, a empresa monopolista organizou em sólidas linhas a rota atlântica do algodão maranhense, aumentando consideravelmente a tonelagem das carregações.

O incitamento dado pela Companhia ao cultivo e comércio do algodão, em vista das condições favoráveis do mercado mundial e das possibilidades internas da produção ultramarina, verifica-se no crescimento do volume dos embarques, especialmente a partir de 1766, ano em que sete navios movimentaram o pôrto de São Luís, transportando para Lisboa 11.217 arrôbas de algodão, além de 200 de cacau, 7 de café e 580 cepos de madeiras de lei que, com 11.479\$468 réis, atingiram o valor de 108.579\$387 réis da conta da Companhia (103). Daí em diante, as carregações nunca foram inferiores a esse volume, chegando nos anos de 1773 e 1777 a ultrapassar 40 mil arrôbas (104), expressivos Algarismos que dão idéia precisa da amplitude do tráfico e da produção exportável.

(101). — A.D.G.M. — Papéis Avulsos da Fazenda de Alcântara; R.P.S. Códice s/nº.

(102). — César Marques, *op. cit.*, pág. 27.

(103). — Cf. Quadro demonstrativo ...

(104). — *Ibidem*.

Nos dezenove anos que vão de 1760 a 1778, a frota da Companhia transportou de São Luís para a metrópole 362.572 arrôbas de algodão. O mapa estatístico da exportação é deveras elucidativo. As pequenas baixas verificadas nos anos de 1771 e 1774, respectivamente com 12.015 e 20.994 arrôbas, devem-se a razões de natureza diversa. Em 1774, como já foi dito, terminou o prazo de 20 anos concedido à Companhia. Nêsse ano houve uma retração geral do tráfico, fato já anteriormente analisado. O diminuendo de 1771 prende-se à falta de navios, de um lado, e, de outro, à preferência dada nêsse ano mercantil ao embarque de arroz. Realmente, as exportações dêste último gênero passaram de 627 arrôbas, em 1770, para 8.133 em 1771. Em contrapartida, o volume do algodão exportado caiu, respectivamente, de 15.542 arrôbas para 12.015, conforme consta dos mapas estatísticos referentes a êsses dois anos. Em 1771 apenas três navios — São Lázaro, São Luís e Madre de Deus — movimentaram o pôrto maranhense. No ano seguinte, porém, a tonelagem exportada aumentou consideravelmente, sendo precisos treze navios para transportar para Lisboa 26.725 atanados, 37.236 arrôbas de algodão, 30.217 de arroz, 1.218 de gengibre, 219 de cacau, 38 de café, 961 de jutaicaica, 12 barris de tintas (?) e 76 tartarugas, no valor de 174.845\$144 réis da conta da Companhia.

No ano imediato, em 1773, a importância dos gêneros exportados pelos administradores da empresa pombalina quase chegou a 200 contos de réis — 199.541\$423. Nessas carregações figuram 57.465 arrôbas de arroz e 40.813 de algodão.

Nos dois últimos anos do giro mercantil da Companhia, o valor total da exportação de São Luís para a capital do reino foi de 618.051\$662 réis — 322.236\$600 em 1777 e 295.815\$062 no ano de 1778. Nêsse curto espaço de tempo, foram embarcadas em 37 navios da Companhia 78.604 arrôbas de algodão e 273.877 de arroz, além das carregações que figuram nos respectivos quadros demonstrativos da exportação maranhense.

De 1760 a 1778 foram arrematadas pela Junta da Administração da Companhia nos leilões em Lisboa 274.170 arrôbas de algodão (105). Seguramente, mais de 95% dêsse montante era oriundo das 362.572 arrôbas exportadas de São Luís, uma vez que as frotas de Belém eram minguasdas nêsse gênero da produção colonial.

A partir de 1760 o algodão maranhense acionou a indústria de panos da metrópole. Como as carregações ultramarinas excediam o consumo no reino, o algodão era exportado para Roterdão, Ham-

(105). — A.H.U.-C.P. nº 37 (1777-1778). Vide o mapa dos gêneros do Pará e Maranhão arrematados pela Companhia nos leilões em Lisboa (1758 a agosto de 1777), no capítulo — As carregações do Pará.

burgo, Amsterdão, Gênova, Ruão, Marselha e Londres, onde o produto tinha grande aceitação, dado o crescente industrialismo no setor da fiação e tecelagem. Algodão do Maranhão e urzela das ilhas de Cabo Verde eram os dois artigos tropicais atlânticos mais desejados por essas praças capitalistas do Báltico, do Mar do Norte e do Mediterrâneo (106). Nos cinco anos que se estendem de 1770 a 1774, a Junta da Administração exportou para Ruão, Marselha, Gênova, Londres e Hamburgo 23.849 sacas de algodão no valor de 766.280\$927, cujo rendimento líquido ultrapassou 860 contos de réis — 860.555\$107 — dando um lucro efetivo de 94.274\$180 réis, segundo consta das demonstrações do Livro dos Balanços da Companhia, guardado no Arquivo Histórico do Ministério das Finanças, em Lisboa (107).

Além do algodão e arroz, a coirama era outra fonte de riqueza da capitania do Maranhão. A utilidade da pecuária, animada pelos trânsitos da Companhia, não consistia apenas no fornecimento de carnes secas e salgadas. Sola, couros em cabelo e atanados engrossavam as carregações das frotas de São Luís.

Nos quadros estatísticos da exportação maranhense figuram os atanados em grande destaque. Durante os dezenove anos que vão de 1760 a 1778, os navios da Companhia transportaram para Lisboa 464.467 atanados da capitania do Maranhão (108). De 1758 a 1777 foram arrematados nos leilões em Lisboa 445.818 atanados e 119.691 couros em cabelo oriundos do Estado do Grão-Pará e Maranhão. Seguramente, a metade foi embarcada em São Luís e transportada para o reino nas frotas da Companhia (109).

Graças ao giro mercantil da empresa, assente no gigantesco empreendimento agropecuário, a capitania do Maranhão, à maneira do Pará, sofreu a sua primeira grande transformação. A atividade da Companhia tornou-se um estímulo para a economia da colônia, até então quase inteiramente abandonada. Nas frotas de São Luís, os lavradores maranhenses encontraram a força necessária à internacionalização dos gêneros de suas lavouras e os alicerces econômicos de uma profunda metamorfose social. A Companhia libertou, assim, o alto-norte do Brasil da servidão geográfica do espaço tropical, dando-lhe condições favoráveis de rejuvenescimento.

(106). — A.H.M.F.-C.N.C.G.P.M., Liv. n.º 96.

(107). — Além das demonstrações dos Balanços, de 1770 a 1774, veja-se o pequeno mapa organizado por Cunha Saraiva (Companhias Gerais..., pág. 61).

(108). — Veja-se o mapa da exportação de São Luís para Lisboa (1760-1778).

(109). — Cf. Mapa dos gêneros arrematados pela Companhia nos leilões em Lisboa (1758 a agosto de 1777) no capítulo — As carregações do Pará.

A empresa colonial para crescer reclamava, todavia, uma instituição inumana — a escravatura. Não admira, portanto, que a Companhia organizasse a rota negra da mercadoria humana que ia mourejar nos campos do Pará e Maranhão, de onde saía a seiva necessária para o crescimento orgânico da economia da colônia e da metrópole, numa simbiose quase perfeita com a empresa monopolista pombalina, fiel representante do mercantilismo “ilustrado” português no ocaso da centúria.