

# A COMPANHIA GERAL DO COMÉRCIO DO BRASIL (1649-1720)

(Subsídios para a História Econômica de Portugal  
e do Brasil).

(Continuação)

---

## II

### A INSTITUIÇÃO DA COMPANHIA (1649)

I — A Instituição, ou Estatuto, da Companhia continha um preâmbulo e 52 artigos (122), não só com prescrições propriamente estatutárias, como com outras regulamentares internas, ou até de natureza legislativa, e de caráter contratual, entre o Estado e a nova Sociedade, tudo acompanhado, ao uso do tempo, das razões justificativas ou causais. Porisso mesmo assinavam o documento, além dos deputados (isto é, diretores) e conselheiros da Companhia (já eleitos, é de crer que depois de publicado o alvará de isenção do confisco de 6 de fevereiro, e decerto pelos sócios fundadores), o Vedor da Fazenda real e demais conselheiros desta, como representantes do Estado. E, para maior força legal, seguiu-se logo um alvará régio de confirmação.

Do ponto de vista econômico-jurídico, o que há de mais interessante neste pacto social são as características da sociedade mercantil que constitui e regula — Sociedade anônima, a primeira que conhecemos em Portugal. Não, sem dúvida, com todos os fundamentais requisitos que distinguem de outras esta espécie de sociedade, pois que nela o capitão não é verdadeiramente representado pelos títulos denominados “ações”. Contudo, as partes de capital subscritas pelos sócios estão bem mais perto, no regime a que ficam sujeitas, do capital-ações, que das entradas dos sócios nas sociedades de pessoas, que eram as únicas então conhecidas

---

(122). — Doc. 13.

(123). — V. nota 101.

pelo direito português e previstas, sob o nome de “companhias” (123), nas Ordenações do Reino (L.<sup>o</sup> 4.<sup>o</sup> tít. 44). Na verdade, por um lado, na Companhia Geral, o capital, uma vez subscrito, não pode mais retirar-se, enquanto a sociedade se não dissolver; assim, não é possível a renúncia de associado, nem, por morte de algum destes, a dissolução da sociedade, ou a retirada, pelos sucessores, da participação dêle (art. XXXIV). Por outro lado, o capital investido na Companhia é livremente transmissível “como se foram juros” (obrigações, diríamos hoje), e dos averbamentos das transmissões nos livros da sociedade se passam “cartas”, que, dalgum modo, correspondem às “ações”, se bem que pareça dever entender-se não bastar, para a transferência de propriedade, o simples endosso nas “cartas”, pois que se exige, para registro dela, a apresentação de “escritura ou documentos” que a titulem (art. XXXIV).

Se, pois, sob este aspecto, é já grande a semelhança da Companhia com as modernas sociedades anônimas — cujo aparecimento marca na história o advento do regime econômico capitalista (124), quanto a outras feições existe mesmo identidade.

Em primeiro lugar, a Companhia geral para o Estado do Brasil não tem firma, mas uma denominação social designativa do seu objeto — o que já era elemento indicado na definição de “companhia de comércio” (sociedade anônima) do Código Comercial de 1833 (125).

Em segundo lugar, não se forma entre pessoas certas e entre si conhecidas, mas podem entrar nela “tôdas as pessoas de qualquer qualidade que sejam, assim naturais, como estrangeiras, com quantia de 20 cruzados para cima” — para o que a Companhia estará aberta “para entrar nela as pessoas que o houveram de fazer, a saber, nesta cidade, por tempo de um mês, que correrá do dia em que se puzerem editais (126): E para as mais partes do Reino três; e as Ilhas da Madeira e Açores sete; e as do Brasil um ano, para que venha a notícia de todos, e passando o dito tempo se fechará para não poder entrar nela mais pessoa alguma, com declaração, que daquilo com que cada um entrar o fará logo com um tço em dinheiro de contado, e para o resto se lhe darão de espera 8 meses” (subscrição pública; realização do capital; — cfr. Cod. Com. atual, arts. 164<sup>o</sup>, 169<sup>o</sup>, 170<sup>o</sup>. Demais a administração é confiada a uma Junta de Deputados (Conselho de Diretores), eleitos trienalmente pelos sócios (acionistas) que pertençam à classe comercial e tenham entrado com 5.000 cruzados ou mais; são elegíveis somente os homens de negócio, sem qualquer limite mínimo de capital-ações. Um dos deputados, porém, é escolhido pela Junta da Companhia de entre quatro eleitos pelo juiz e Casa

(124). — XXXVII, § 176.

(125). — Art. 535.<sup>o</sup>. Ver XXXV, pp. 29-32.

(126). — V. o teor dos editais em doc. 14.

dos Vinte e Quatro, e na sociedade fica representando o povo (como nas sociedades anônimas concessionárias de serviços públicos há, modernamente, por vèzes, um ou mais governadores indicados pelo Estado).

Tudo o capital era nominativo, como se vê do art. XXXIV, o que é hoje, aliás, muitas vèzes exigido em sociedades exploradoras de serviços de interêsse público, como êste era.

Como agora sucede nas sociedades cooperativas (Código Commercial, art. 207), o capital não tinha quantia fixada inicialmente, mas poderia ser maior ou menor consoante os subscritores que acorressem. O fato é perturbante, se pensarmos que a Companhia assumia obrigações definidas, exigindo um mínimo de fundos considerável. Contou-se decerto, com a entrada em massa de todos os homens de negócio (na sua grande maioria cristão-novos) do Reino e ainda com a de judeus estrangeiros, e, não podendo saber-se até onde iria o interêsse dos futuros sócios, preferiu-se não limitar as possibilidades de admissão pela fixação de verba ao capital.

2 — Sabe-se que foram subscritos 1.255.000 cruzados (127) — menos do que se esperava (128) e seria necessário (129). Êsse capital aumentou-se depois com a acumulação de lucros não distribuídos aos associados (130), mas não chegou a ser suficiente.

E a subscrição e cobrança daquela quantia mesma não foram coisa fácil, porque, obtida a isenção do confisco, muitos negociantes procuraram eximir-se a contribuir. Foram, porém, forçados a fazê-lo, como consta do alvará do 27 de setembro de 1650: “Eu El-Rei faço saber... que, tendo respeito a se me representar por parte da Companhia Geral do Comércio como muitas pessoas obrigadas a entrar nela, por gozarem do privilégio do fisco, na forma de outro alvará que lhe mandei passar em 6 de fevereiro de 1649, faltavam na contribuição, em grande dano e prejuízo do que a Companhia deixa de obrar por falta de cabedal, e de conseguir os efeitos a que se dirigia sua instituição, sem até agora serem bastantes as deligências que sobre a matéria se têm feito, por via dos deputados dela, valendo-se dos Juizadores das Comarcas, a que mandei encarregar a execução. E por se achar ora nesta Côrte o desembargador Manuel da Silveira Correa, auditor da gente de guerra das Armadas da mesma Companhia... hei por bem de lhe encarregar a cobrança do lançamento e repartição feita por tôdas as comarcas do Reino, na forma do alvará referido de 6 de fevereiro de 1649, por ordem dos Deputados da mesma Companhia...” (131).

(127). — L, p. 124.

(128). — Alv. de 2-2-1657, in CX, t. de 1657-1674, p. 1, e XCV, n.º 65.

(129). — Porisso a Companhia nunca chegou a ter os 36 navios de guerra que prometia.

(130). — Doc. 76.

(131). — CX, t. de 1648-1656, p. 67.

Porisso se assacava depois à Companhia o ter-se constituído o seu capital com violência que infamara com a renovada balda de novo muito cristão que já ia passando por velho (132).

Sabe-se que dos mais importantes subscritores foram as casas dos Botelhos, que entrou com 40.000 cruzados, dos Serrões com outros 40.000, dos Carvalhos com 60.000, de Francisco Dias de Leão com 16.000, de Gregório Mendes da Silva com 15.000, dos Silveiras com 20.000, de Gaspar Dias de Mesquita com 15.000, de Álvares Francisco de Elvas com outros tantos, com a mesma quantia a de Jerónimo Gomes, e ainda as de Duarte da Silva e António de Padua (133). São de resto, os que constituem os corpos gerentes (134).

E também que entraram na Companhia estrangeiros, naturalmente homens de negócio "estantes" em Lisboa ou no Pôrto, porque conhecemos os nomes de 5 acionistas italianos (135) e porque a própria Companhia o afirmou (136). Para estes o serem accionistas não era pequena vantagem, pois lhes permitia negociar nas Conquistas (137), normalmente privilégio dos nacionais.

3 — A única obrigação que a Companhia tomava era a de constituir e manter uma armada de 36 vasos de guerra que, em 2 esquadras de 18 navios cada, desse combóio às frotas comerciais da carreira do Brasil. Esse combóio era-lhe pago com os seguintes direitos ou avarias (138): 600 rs por caixa de açúcar ou tabaco, 300 rs por barril, 100 rs por rolo de tabaco fora das caixas, 600 rs por saca de algodão, 20 rs por cada coiro, a título de segurança dos navios e fretes; e ainda 140 rs, 120 rs e 100 rs por arroba de açúcar, respectivamente, branco, mascavo ou de panela, 150 rs por arroba de tabaco, e 80 rs por cada coiro, a título de segurança das mercadorias transportadas; cobradas tôdas por feitos da Companhia nas Alfândegas do Reino como se fôsem impostos aduaneiros (139). Ver-se-á adiante que o pagamento não era de pronto, mas a prazo. Pelo combóio da viagem de ida (da Metrópole para o Brasil) nada se pagava (140). Além desse rendimento, tinha a Companhia o dos fretes (141) dos navios de escolta, que, sendo embora barcos de guerra, nem porisso deixavam

(132). — Doc. 106; alv. de 2-2-1657 (v. nota 237).

(133). — Carta do Padre Manuel Fernandes, de 15-6-1673, in CXXXVI, n.º 32.

(134). — V. a lista dos deputados e conselheiros no doc. 13.

(135). — Doc. 62.

(136). — Doc. 86.

(137). — Doc. 86; doc. 13, art. L.

(138). — Chamava-se "avaria" a um imposto para conservação dos portos. Deu-se o mesmo nome à remuneração de escolta de navios de guerra, tal como em Espanha "averia", i. é, o "haver" da frota — LV, t. I, p. 71.

(139). — Doc. 13, art. XXIII; doc. 47.

(140). — As mercadorias transportadas para o Brasil eram consideradas de somenos importância: ao açúcar, trazido na volta, se dava grande valor, que se não pagavam direitos ou avarias pelo ida vê-se no art. XXIII da Instituição e afirma-se no doc. 56.

(141). — Doc. 13, art. XXIX.

de também carregar mercadorias, se bem que, para poder pelear, a carga não devesse exceder um terço da capacidade déles (142).

Mas recebia ainda a sociedade privilégios, prerrogativas e favores, já meramente formais, já substanciais, de natureza econômica uns, de caráter político outros.

Só formais eram o direito de usar as armas reais (143) e a esfera de D. Manuel (144), e o regimento sobre o estilo de abater bandeiras quando a armada da Companhia se encontrasse com armadas reais (145), em que àquela se concediam honras quase iguais às destas; — não esqueçamos, porém, que, no século XVII, as questões de etiqueta e cerimonial tinham uma importância que se não compara à que hoje lhes damos (146).

De natureza econômica eram primordialmente o estanco ou monopólio, concedido à Companhia, da introdução no Brasil dos quatro principais gêneros de alimentação por êle importados: vinhos, farinhas, azeites e bacalhau (147), e o estanco do corte e navegação do pau brasil (148). Mas outras diversas vantagens se lhe asseguravam: a cedência, pela Corôa, de 6 navios de guerra, recentemente adquiridos, que a sociedade pagaria a prazo (149); isenção de parte de impostos sobre os vinhos para gasto dos seus navios, nas mesmas condições dos que se destinavam às armadas reais (150); a concessão de lealdar-se, como os moradores de Lisboa (151); o direito de guardar as presas que fizesse (152); a proibição de navegar-se fora do combôio da Companhia tanto na ida como na volta, sob pena de multas e perdimento de barcos a favor dela (153), bem como a de aguardente da terra, cachaça e vinho de mel no Brasil, onde poderiam fazer concorrência aos vinhos reinóis do seu exclusivo (154). A proibição das bebidas locais no Brasil fôra já decretada, por provisão de 21 de fevereiro de 1647, que aliás se não cumprira, como tantas vezes sucedia às disposições do governo... (155). Para cumprimento do pactuado com a Companhia, voltou o rei a editar provisão proibitiva em 14

(142). — L, p. 123.

(143). — Doc. 13, art. XXI.

(144). — Idem, art. XLIX.

(145). — Docs. 19 e 89.

(146). — Prova de proeminência do lúdico, diria J. Huizinga (*Homo Ludens*, Lx<sup>o</sup>, 1943).

(147). — Doc. 13, art. XXII. Mas ficavam fora do estanco os mantimentos para as tropas no Brasil (doc. 60).

(148). — Doc. 13, art. XXV.

(149). — Doc. 13, art. XIII.

(150). — Doc. 13, art. XXVIII.

(151). — Doc. 13, art. XLI. O Conselho da Fazenda parece ter contestado à Companhia este privilégio: doc. 40. Lealdar-se era fazer um manifesto ou registo na Alfândega, habilitando-se assim a lograr o privilégio de morador de Lisboa, que, em tempos recuados, consistia em poder jurar que tais mercadorias importadas eram para seu consumo de um ano, isentando-as assim de direitos.

(152). — Doc. 13, art. XIV.

(153). — Doc. 13, arts. XVIII, XIX, XX e XXXIX.

(154). — Doc. 13, art. XXXV.

(155). — Doc. 21; CX, t. de 1648-1656, p. 49.

de setembro de 1649 (156), não, de resto, sem oposição do Conselho Ultramarino (157). Mas o decreto real parece ter continuado letra morta... (158). Também o defeso de navegação sem combóio se observou muito relativamente, como veremos; só achamos notícia de uma única vez se haver aplicado a penalidade prevista para os infratores, e essa mesma vez contra o parecer do Conselho Ultramarino (159).

Outros favores recebia a nova instituição, como a licença para contratar tripulantes estrangeiros para os seus barcos, atenta a carência de naturais (160), o levantamento, para os navios mercantes incorporados na frota, da obrigação de irem artilhados com pelo menos 16 canhões (161), e a permissão de diminuir o número de navios de escolta, deixando, pela expulsão dos holandeses do Brasil, de ser necessários tantos quantos os previstos, cu, ao contrário, tornando-se prejudicial aos interesses da Companhia, pela diminuição de lucros, o manter tal combóio completo, no caso de os inimigos conquistarem maiores extensões de território ultramarino (162).

De caráter político ou soberano era, em primeiro lugar, a situação em que ficava a Companhia, de uma parte, de absoluta independência, "com inibição a todos os tribunais maiores e menores" (163), e, de outra, de espécie de Conselho ou Tribunal régio, consultando ao Rei como os Conselhos do Estado, da Fazenda ou Ultramarino (164). Este caráter de órgão estadual era reforçado por variados privilégios: dava-se-lhe juiz conservador privativo, apesar de pouco antes [por ordem de 26-6-1641 e lei de 28-4-1647, a pedido das córtes e precedendo consulta ao Desembargo do Paço (165)] se haverem extinto as conservatórias; davam-se-lhe direito de alojamento no Brasil (art. XVIII), de armazenamento nas suas casas como se armazens de alfândega foram (art. XXIV), de compra de vinhos, azeites, trigos e carnes em qualquer parte do Reino que entendesse (art. XXVIII), o de requisitar embarcações e madeiras e mobilizar artífices e trabalhadores (art. V e XXVIII), o de obrigar a ir à Junta os comerciantes que necessitasse ouvir (art.

(156). — *Ibidem*; ver também doc. 125.

(157). — Consultas de 11 e 31 de agosto de 1649 in A.H.C., L.º 2.º de Consultas Mixtas, fls. 181 e 188.

(158). — Ver doc. 59, V. Nota 317.

(159). — Doc. 56 e 67.

(160). — Doc. 13, art. X.

(161). — Doc. 13, art. XXXVII.

(162). — Doc. 13, arts. XLIII e XLIV.

(163). — Doc. 13, arts. III, XVII e XVIII.

(164). — Doc. 13, arts. II, III, XI, XII, XVI, etc.

(165). — CX, t. de 1640-1647, pp. 64, 76 e 90. Mais tarde, ao decretar-se novamente a extinção, ressaltava-se expressamente a conservatória da Companhia: v. decr. de 23-5-1642 e 31-10-1652, a p. 99 e 107 da mesma Coleção CX, tomo cit.

Por dec. de 16-1-1653 ratificava-se a jurisdição do conservador da Companhia (ob. e t. cit. p. 108). Em 25-6-1649 decretava-se que os carcereiros recebessem os presos à ordem dos deputados da Companhia (ob. e t. cit. p. 45) e em 2-1-1655 incluía-se o escrivão da Conservatória da Companhia entre as autoridades a quem incumbia passar folhas corridas (XCV, n.º 56, fl. 126).

XXX); concedia-se-lhe, além da jurisdição com que ficavam os deputados e o conservador, o exigir a intervenção dos ministros da justiça real (XLVI); permitia-se-lhe “tocar caixas”, constringendo ao serviço de mar e guerra nas suas armadas, tal como o Estado recrutava gente para as suas forças militares (art. IX); e o serviço prestado nas armadas da Companhia contava-se como se feito na marinha ou exército do rei (Art. XI e XXXVI). Ainda as dívidas à Companhia podiam ser por esta cobradas coercivamente como execuções fiscais pelo seu conservador (art. XXIX). Por último, aos grandes acionistas e aos funcionários da sociedade eram atribuídos consideráveis privilégios (arts. XXXI, XXXII, XXXIII, XL, XLVIII e LI).

Companhias magestáticas houve-as até nossos dias, e prerrogativas soberanas foram normalmente concedidas às companhias coloniais das XVII e XVIII centúrias. Num e noutro caso tratavam-se, porém, por via de regra, de emprêsas que tomavam a seu cargo a ocupação, o povoamento e exploração — e concomitantemente o governo — de territórios ultramarinos, ou, quando menos, que assumiam o exercício exclusivo do comércio com regiões longínquas não submetidas à soberania efetiva do país em que a emprêsa se formava. Que a Companhia do Comércio do Brasil, não estando nessas condições, pois se limitava a dar combóio às frotas comerciais (não comerciando ela própria senão acidentalmente), e, para mais, sendo constituída por cristãos novos, obtivesse prerrogativas tais, só se explica pela importância excepcional que se atribuía àquêle serviço de escolta, dadas as circunstâncias desaperadas da navegação, já atrás enunciadas.

4 — Instalou-se a Companhia ao Corpo Santo, nas casas do patrimônio nacional que haviam sido do Marquês de Castelo Rodrigo e lhe foram dadas de arrendamento (166) — por sinal que, 4 anos depois, o Conselho da Fazenda a acusava de as danificar (167); cedeu-lhe também o Rei “os armazens que servem de enfermaria aos forçados das galés” (168) e deu-lhe licença para erguer outros edificios para o mesmo fim, entre S. Paulo e a Boa Vista, à beira-rio (169), e ainda para tomar de aposentadoria as que necessitasse (170). Ainda a S. Paulo, no sítio da Moeda, estava a “Ribeira das Naus da Junta”, isto é, os estaleiros de fábrica das naus (171). Além disso, tinha a companhia autorização para fabricar os navios que quizesse “em qualquer parte que lhe parecesse, no marítimo desta cidade, Pôrto, Aveiro, Pederneira, Alcaer, ou qualquer outra parte, incluindo Bahia, Rio de Janeiro, S.

0

(166). — Doc. 13, art. VI; LXXXI, p. 384; LXXXII, p. 277.

(167). — CXVI, fl. 63, Res. de 14-5-653.

(168). — Doc. 13, art. VII.

(169). — Doc. 13, art. VII.

(170). — Doc. 13, art. VI.

(171). — XXX, p. 501.

Vicente ou Maranhão”, com precedência a “todos os mais que não forem da fábrica de V. Magestade” (art. VIII).

Também no Brasil veio a Companhia a ter suas casas; das do Rio temos a notícia de, em 1703, se estarem aplicando à instalação de Casa da Moeda, o que ao Governador não parecia conveniente (172).

Demais, ficou a Companhia com o direito de servir-se dos moinhos e fornos da Corôa no Barreiro, para neles mandar fazer o biscoito necessário ao abastecimento das suas esquadras (art. XXVII).

#### 5 — Como foi recebida a Companhia?

Com muito favor, se havemos de crer o seu propugnador, Antônio Vieira; e até, diz êle, os políticos romanos a elogiaram e admiraram (173). Não, porém, o Cardeal Paloto... (174).

D. Francisco Manuel de Melo, escrevendo poucos dias depois de aprovada a Instituição, afirmava também que era “grandíssimo o aplauso” com que se tinha fundado (175).

E’ natural que houvesse um mixto de temor e esperança, tanto em Portugal como no Brasil (176): esperança de se obstar assim á insustentável situação de gravíssimas perdas no mar; temor derivado da prevenção contra os judeus e o seu dinheiro, que supersticiosamente se acreditava trazerem desgraça (177).

Mais tarde, ao fazer o balanço da atuação, então já passada, da Companhia, assacaram-se-lhe muitas culpas, mas também se lhe reconheceu a prestação de altos serviços (178).

(172). — Docs. 181, 182, 183 e 184.

(173). — LXXXII, t. III, p. 117-118; LXXXIV, p. 79-80.

(174). — Doc. 16.

(175). — LXXII, p. 277.

(176). — Docs. 32 e 37; o Padre Manuel da Costa gabava a Companhia (LXXXI, p. 196-197).

(177). — V, nota 230.

(178). — LXXXIV, p. 322; LXXXV, Bahia, t. I, p. 27-31; L, p. 121; doc. 185; LXXV,II, p. 165, § 98; doc. 79; LXXXI, p. 196-197; doc. 162.



### III

#### A COMPANHIA ATÉ À SUA INCORPORAÇÃO NO ESTADO (1649-1664)

1 — Começou a Companhia auspiciosamente: constituída, como vimos, em março; a 4 de novembro do mesmo ano de 1649 saía pela barra fora a sua primeira armada de 18 navios de força comboidando 48 barcos mercantes dos quais 32 bem artilhados (179). Em março de 1650 chegava à Bahia (180). O Rei ordenara que a esquadra da Companhia e a real, que se encontrava na Bahia (Almiranta e Capitânia, que deveriam ter ido na Armada de Salvador Correia de Sá, partida em fins de 1647, e mais 4 navios idos em fins de 1648, com o Governador Geral do Brasil, Conde de Castelo Melhor) (18), fôsem ao Rio de Janeiro buscar 20 barcos mercantes que lá esperavam escolta (182); que, depois, frota dos açúcares e naus da Índia arribadas ao Brasil voltassem juntas comboidadas pelas armadas Real e da Companhia (183). Mas na Bahia, reunido conselho sob a presidência do Governador, resolveu-se, contra a opposição só dos administradores da Companhia, mandar ao Rio unicamente 3 vasos de guerra, levando mantimentos do reino, com instruções do Governador Geral para, até 8 de julho, voltarem à Bahia, a incorporar-se na frota, ou, saindo depois dessa data, marcharem em direitura do Reino (184). A 20 de março partiram os 3 navios para o Rio, onde chegaram em maio e donde, a 12 de julho, vieram, com os mercantes que naquele pôrto estavam (insuficientes para o açúcar a carregar), para o Reino (185).

Entretanto, porém, os sucessos políticos de Inglaterra e a inimizade do novo regime para com Portugal, que tomara o partido de Carlos I. fazem aparecer nas costas portuguezas uma forte armada do Parlamento inglês, de 37 possantes vasos de guerra, que atacam a nossa navegação: chama-se-lhes, nos documentos da época, os Pechelíngues. A pressa se enviam avisos às frotas do Brasil (186), ao mesmo tempo que se providencia para o seqüestro de

(179). — Doc. 25.

(180). — XC, p. 57, fl. 10.

(181). — Doc. 10; A.H.C., L.º 2.º de Cons. Mixtas, fl. 170.

(182). — Doc. 39.

(183). — Docs. 24 e 39.

(184). — Docs. 39 e 54.

(185). — Docs. 30, 34 e 39; XC, p. 58, fl. 12 v. 13, 13 v. e 14; A.H.C. L.º 2.º de Cons. Mixtas, fl. 257.

(186). — C. p. 441, docs. de 19-8, 27-9, 28-9 e 31-8-1650; A.H.C., Bahia — Papéis avulsos — doc. 22-11-1650 — V. também nota 188. — O fato de não apa-

todos os navios ingleses em portos nossos, incluindo os 5, aliás não parlamentares (187), que a Companhia havia incorporado na sua armada (188).

As providências tomadas não logram, porém, impedir que os Pechelinguês nos destroçam a frota do Rio de Janeiro, de cujos 23 navios só 9 conseguem salvar-se e entrar em Lisboa, em setembro (189).

A 24 do mesmo mês parte da Bahia para a Metrópole a frota dos açúcares, com as naus da Índia já querenadas, sob escolta das Armadas Real e da Companhia, num total de 70 unidades (190). Deve ter chegado a Lisboa em dezembro de 1650 ou janeiro seguinte, com boa carregação de açúcares.

Mas a alegria, que se teria sentido por este primeiro êxito, pouco durou; em breve vieram as queixas.

Logo após a instituição da Companhia haviam começado os atritos: com a Câmara de Lisboa, por causa da compra de trigos pela sociedade (191); com o Conselho Ultramarino, que representa contra a proibição da aguardente e vinho de mel no Brasil, em benefício da Companhia, sem embargo de que a própria Câmara do Rio de Janeiro a solicitara (192); com o Conselho da Fazenda por causa da isenção de direitos de cobre para a armada (193) e dos vinhos do Brasil (194), e da interpretação do pacto constitutivo no que se refere ao estanco do pau brasil (195); com a Câmara da Bahia acerca ainda da tributação dos vinhos (196) e dos preços de venda dos gêneros (197); com a do Rio, sobre despacho de açúcares (198). Agora, porém, os protestos são mais sérios; pois dizem respeito à obrigação fundamental da Companhia: a de comboiar as frotas mercantes. Obrigara-se ela a levar, com 36 navios de guerra, 2 frotas mercantes ao Brasil, em cada ano. Da primeira, só 3 barcos haviam chegado ao Rio de Janeiro, como dissemos; os gêneros que levavam, para terra deles tão falta, não eram bastantes, especialmente o não era o sal; 2 caravelas, idas depois sem escolta, ainda não haviam satisfeito as necessidades dos

---

recer qualquer referência à armada real que saísse a esperar as frotas do Brasil, como era costume em ocasiões de perigo semelhantes, (por ex., XCII, p. 470, carta de 22-8-1651), confirma que o Reino estava desguarnecido da armada de guerra.

(187). — Doc. 39.

(188). — XCII, p. 372, cartas de 8-6-1650, p. 373, carta de 10-6-1650, p. 374, cartas de 13-6-1650, 12-6-1650 e 14-6-1650.

(189). — C, p. 441, doc. de 24-9-1650; A.H.C., L.º 2.º de Cons. Mixtas, fl. 257; docs. 27, 39, 55.

(190). — Doc. 44.

(191). — CV, t. V., p. 154 e 156. Mais tarde, de novo: CV, t. VI, p. 218-219. Uma Carta Régia de 27-5-1649 dispunha sobre privilégios da Companhia para aprestos de suas armadas. Devia referir-se à aquisição de gêneros, pois estava registrada nos livros da Câmara do Porto: CVII, t. I, p. 160.

(192). — Docs. 18 e 20.

(193). — Doc. 26.

(194). — Docs. 23 e 28.

(195). — Docs. 29 e 48.

(196). — Docs. 31, 41, 46 e 51.

(197). — Docs. 37 e 38.

(198). — Docs. 35 e 42.

moradores; assim que, em maio, em julho, em outubro, em dezembro de 1650, em junho e julho de 1651, se apresentaram queixas de falta de sal e vinho no Rio (199), que além disso se lamentava de não ter barcos para exportar todo o seu açúcar (200). Também na Bahia e sobretudo em Pernambuco (em guerra com os holandeses) era aflitiva a carência de mantimentos, de tal modo que o rei manda que sigam das Ilhas com eles todos os barcos que o possam fazer, quando, em junho de 1650, os parlamentares nos tomam 9 navios que para lá iam com socorro (201). Um 20 caravelas que, sem escolta, a Companhia manda ao Brasil, entre a primeira frota e março de 1651, levar gêneros, são gota de água no oceano (202). Porisso a 31 dêsse mês e de novo a 2 de maio, o Conselho Ultramarino reclama enèrgicamente que se force a Companhia a cumprir o contrato ou se autorizem as viagens de barcos mercantes desacompanhados, desde que, pela fôrça ou ligeireza dêes, possam correr os riscos da viagem (203).

As reclamações não são atendidas pelo rei, que, ou apoiã a Companhia, ou responde evasivamente (204). E' que, enquanto na costa do Brasil pairavam os piratas holandeses, senhores do Recife, os Pechelinguês continuavam a assediar a barra de Lisboa (205). Nestas condições, a liberdade de navegação seria loucura; só eram de admitir algumas poucas caravelas velozes, espaçadamente, nas ocasiões de menos perigo, para as precisões mais instantes. E' indispensável manter a Companhia; D. João IV está disposto a mantê-la, contra o Santo Ofício (206), contra os Conselhos, os Governadores, as Câmaras; e mostra a sua disposição mandando — apesar do parecer contrário do Conselho Ultramarino — apreender um barco que se atrevera a sem escolta e sem licença navegar para o Brasil (207).

Em 1651 foi, finalmente, nova frota, muito mais rápida (porque decerto mais pequena) que a primeira: partida talvez em abril (208), já era esperada de volta em fins de agosto (209).

Torna a haver frota em 1653 (210); parte de Lisboa a 3 de outubro; é de 62 navios, com os que se lhe juntam no caminho

(199). — Docs. 34, 36, 43, 45, 52, 53, 54 e 55.

(200). — Doc. 34.

(201). — XCII, p. 374, cartas de 12-6-1650.

(202). — Doc. 49.

(203). — Docs. 49 e 50.

(204). — Docs. 41, 46, 50 e 59.

(205). — C, p. 441, docs. de 24-4 e 31-8-1651; e continuará o risco: idem, p. 442 e 443, docs. de 11-1 e 12-12-1653, 5-3, 2-5 e 8-4-1654; docs. 75, 89 e 90.

(206). — VII, p. 247-264 e 272-273; IX.

(207). — Doc. 56.

(208). — Pois se aprestava em 31 de março (doc. 49).

(209). — XCII, p. 470, cartas de 22-8-1651, p. 471, cartas de 21-8-1651, CIX, p. 441, doc. de 31-8-1651.

(210). — No XXXIV, sumário n.º 407, e LXI, p. 169, fala-se de uma frota de socorro enviada em 1652. Não era a da Companhia, pois até 1654 só houve 3 frotas (doc. 73). Devia tratar-se de pequena frota de caravelas que levasse armas, munições e mantimentos a Pernambuco.

(211). Essa frota, que leva como General Pedro Jaques de Magalhães e por almirante Francisco de Brito Freire, chega à vista do Recife a 20 de dezembro; Francisco Barreto pede o seu auxílio para o assalto àquela praça em poder dos holandeses — auxílio consistente tão só em bloquear o pôrto; o general hesita, pois a missão que leva é apenas a de comboiar os navios mercantes; acede, por fim; a presença da esquadra — que não dá um tiro — é suficiente para fazer fugir os 18 navios holandeses que guardavam o pôrto, tirar tódá a esperança de socôrro aos sitiados e levá-los a capitular logo, após breves escaramuças (212).

A frota seguinte — de 36 naus, umas de guerra, outras mercantes auxiliares daquelas — parte de Lisboa a um sábado, 17 de abril de 1655, fora das monções ordinárias (213), pela urgência de levar socôrro ao Brasil, visto, expulsos os holandeses no ano anterior, se temer a sua volta, e de ir buscar os navios que lá estavam carregados de açúcar. Chegados à vista de Pernambuco se partam-se os barcos que para aí destinavam com 2 navios de guerra; segue a frota para o sul, dividindo-se depois em duas, a da Bahia, com 4 navios de guerra, e a do Rio, com os restantes. Na Bahia são, a 13 de agosto, afixados editais avisando de que a frota sairá para Lisboa a 15 de dezembro. A 4 de janeiro sai do Rio a frota ao encontro da da Bahia, que já havia largado. Junta-se ambas com a de Pernambuco; são, ao todo, 139 embarcações (214), a que se une, à vista da costa de Portugal, a armada real, mandada sair por maior precaução; trazem 53.221 caixas de açúcar — 1.862.735 arrobas —, além de tabaco, courama, pau Brasil, tudo no valor de 9 milhões de cruzados. 32 barcos, que com autorização do Governador do Brasil (contra as leis e as repetidas ordens reais) (215), se haviam adiantado à frota, deram quase todos em mãos de piratas (216).

Em fins de 1656 (217) partiu de Lisboa a quinta frota da Companhia, que chegou à Bahia a 20 de março de 1657 (218) — aliás, sem levar nenhum dos 4 gêneros do estanco, o que surpreendeu e afligiu os moradores (219); a razão desta falta deve en-

(211). — LXI, p. 170; A.H.C., Bahia — Papéis avulsos — doc. de 1653-nov.-6.

(212). — LXI, p. 170-180; XX, p. 178; LXIII, p. 253 e segs. (mas a versão que dá não é exata, cfr. LXI, p. 170-180; quanto à frota atacada em 9 de junho de 1653, há-de haver confusão, pois este informe está em contradição com os que ministram todos os documentos da época: em nenhum ano a Companhia fez duas frotas); LXXVIII; LXXVII, §§ 117 a 120.

(213). — A demora foi causada pelo atrazo na chegada de 4 naus genovesas, fretadas pela Companhia, e ainda pelas dificuldades que se levantaram, quanto a tais naus, em Lisboa, com os poderes públicos (docs. 78, 84, 85, 86 e 87).

(214). — Com todos o navios mercantes que estavam já no Brasil esperando a escolta para a vinda, consoante autorização real recente, pois a viagem de ida, muito menos perigosa, sobretudo depois da expulsão dos holandeses do Brasil, podia melhor fazer-se sem combóio (doc. 88).

(215). — Doc. 95.

(216). — LXX; doc. 88, 89 e 90.

(217). — Doc. 105.

(218). — Doc. 110.

(219). — Idem.

contrar-se nas negociações para extinção do monopólio, a que já aludiremos.

A frota seguinte partiu em fins de 1658 ou inícios de 1659 (220), chegando a 20 de abril ao Rio de Janeiro a parte que a êste se dirigia, que, com os barcos já no pôrto à espera da escolta, perfazia 27 unidades (221); mas a safra fôra tão má, a miséria era tanta, que só se haviam feito 6000 caixas de açúcar — carga para metade dos barcos; continuaram os restantes no pôrto aguardando o resultado da nova safra e segunda esquadra da Companhia, que os fôsse buscar (222).

Se não abalaram depois à sucapa, como alguns faziam, muito esperavam, pois sômente em fevereiro de 1661 chegou novamente ao Brasil o combóio de navios da Companhia (223). Aprestara-se em agôsto de 1660, mas só deve ter partido depois, por causa da intervenção da Câmara de Lisboa, que pretendia a proibição da saída, reputando indispensável no reino a presença da esquadra da Junta, no receio de ataque castelhano (224).

A citava frota deve ter-se realizado em fins de 1662 (225), pois estava de volta ao reino em junho de 1663 a 25, ao meio-dia, entravam no Tejo quarenta e tantos navios mercantes, mais os do combóio, tendo já ficado em diferentes portos das ilhas e do continente para cima de outros trinta, no total de 84 unidades (das 85 saídas do Brasil), com 7 ou 8 milhões de cruzados de mercadorias (226).

A 21 ou 22 de janeiro de 1664 sai de Lisboa outra frota, de só 20 e tantos navios mercantes e 4 de guerra, sob o comando de Jorge Furtado de Mendonça (227). Regressou ao Tejo em novembro dispersa por uma tempestade; o grosso dos navios entrou a 19 e 20; trazia 30.000 caixas de açúcar — 1.050.000 arrobas —, 12.000 quintais de pau Brasil, courama, tabaco, etc. (228). Estivera na costa uma armada espanhola, esperando a frota do Brasil, mas o temporal obrigara-a a fugir, antes de avistá-la a armada real que, com a Capitânia da Companhia, então no Tejo, saíra ao seu encontro (229).

---

(220). — Em 26 de setembro de 1658 a Rainha refere-se ao próximo apresto da armada da Companhia, em LXXXVI, carta da indicada data, a p. 155. Em 8 de janeiro de 1659 o Governador Francisco Barreto queixa-se da falta da frota (doc. 112).

(221). — Docs. 113 e 114.

(222). — Ibidem.

(223). — Doc. 122.

(224). — CV, t. VI, p. 199.

(225). — Ou talvez mais cedo, pois teve grande demora no Rio de Janeiro, como se vê no doc. 141.

(226). — LXXI.

(227). — LXXVIII, p. 194; LXXI.

(228). — LXXI.

(229). — Idem.

2 — Já atrás ficou uma amostra das queixas que surgiram contra a Companhia, logo após a sua fundação. Mas os clamores foram subindo.

Podemos sistematizá-los em categorias.

a) Havia, em primeiro lugar, a objeção religiosa: os acionistas eram cristãos-novos, o capital hebraico; a utilização dêste e dos serviços daqueles trazia desgraça — castigo do Céu (230); a isenção do confisco infringia os cânones da Igreja, excedia os poderes do Rei, fôra condenada pelo Pontífice (231). A história da luta contra a isenção está feita por Lúcio de Azevedo (232); não há que repeti-la. Consigne-se tão só o desfêcho: o Santo Ofício (233) e os Conselhos de Estado (234) e da Fazenda (235), coligados, conseguem levar a Rainha Regente, primeiro — por despachos de 3 e 17 de janeiro de 1657 (236) — a apropriar-se de parte do dinheiro do fisco em depósito, e, de seguida — por alvará de 2-2-1657 (237) —, a abolir o alvará de 6 de fevereiro de 1649. Dava-se assim a machadada inicial na Companhia.

b) A segunda objeção era, não já de natureza canônica, mas jurídica: o contrato com a Companhia estava nulo (238) porque ela não cumprira, por sua parte, aquilo a que se obrigara: nem juntara nunca 36 navios de guerra, mas tão só, inicialmente, 18, que se tinham ido reduzindo a menos [ 12 em 1654, 10 em 1660 (239)], nem fizera nunca as duas frotas anuais prometidas, mas uma, ano sim, ano não (240).

Esta acusação era fundada. Se realizara comboios de 18 navios, a verdade é que nem esse número a Companhia jamais tivera: servira-se de naus fretadas; assim, para a frota de 1649 fretou 3 barcos (241), para a de 1655 quatro naus genovesas (242). E que as frotas se efetuavam à razão de, em média, uma cada dois anos, facilmente se vê pela lista delas que demos acima.

(230). — Doc. 106; L.

(231). — VII, L.º II, caps. VI e VII.

(232). — VII.

(233). — VII, L.º II, caps. VI e VII; CX, 1675-1683, p. 230-233; vol. 9.º, n.º 1.

(234). — Doc. 106.

(235). — L.

(236). — VII, p. 275; L, p. 113.

(237). — CX, 1657-1674, p. 1; XCV, n.º 65.

(238). — Doc. 73.

(239). — Doc. 74; Consulta da Câmara de Lisboa de 18-8-1660, in CV, t. VI, p. 26L. Dezoito barcos nunca tivera (L, p. 123). Em janeiro de 1657 tinha 13 em 14 (L, p. 124), havendo lançado um à água em novembro de 1650 (XCII, p. 427, carta de 17-11-1650).

(240). — Docs. 50, 73, 74, 118, 122, consultas do Cons. da Faz. (L).

(241). — Doc. 74. Ainda fretou mais, para essa primeira viagem, 5 naus inglesas, não incluídas nas 18 da escolta (doc. 39). E deve tê-las fretado no Brasil, pois, sendo os capitães ingleses (anexo do doc. 39), não se encontram os nomes dêles na relação do doc. 25, na qual, de resto, também não é inglês o nome de nenhum dos barcos.

(242). — V, nota 213.

c) O que mais freqüentes lamentações do Brasil causava, porém, era a falta dos gêneros, de primeira necessidade para a vida dos moradores, de que a Companhia tinha o estanco (243). Compreende-se que faltassem, já que as frotas eram tão espaçadas e que se tratava de artigos de fácil deterioração, que porisso se não poderiam manter longo tempo em armazem. Mas já se compreende menos à primeira vista (embora possa ter explicação, como adiante se dirá) que a Companhia raramente enviasse as quantidades bastantes mesmo para as precisões imediatas (244), tendo até chegado, como se disse (245), a mandar os barcos vãos dêles. E mais censurável será o ter a Junta do Comércio do Brasil o atrevimento de alegar que não se obrigara a prover o Brasil dos quatro gêneros (246) — usando duma subtileza jurídica, daquelas que a que Unamuno chamaria depreciativamente “abogadescas”, mas que não era de advogado, sim de “chicaneiro”. De fato, na Instituição não se obrigava a Bolsa (247) a fornecer os gêneros; mas razão tinha o Conselho Ultramarino em replicar que, recebendo o monopólio, implicitamente assumia a sociedade o dever correlativo do aprovisionamento (248).

A um dos quatro gêneros — o bacalhau — não costuma aparecer referência específica nos protestos; talvez porque, indo normalmente em direitura do norte (249), escapasse assim às contingências das frotas e chegasse mais regularmente; ou porque tivesse menor interesse para a alimentação da gente do Brasil, facilmente se substituindo por peixe fresco ou carnes, abundantes. Em compensação são freqüentes as alusões à carência de vinho; para esta aflição pela falta de vinho havia, porém, um motivo especial, que não era a sede dos moradores. E' que, desde 1642, se encontrava a cargo das câmaras municipais brasileiras o pagamento das tropas da guarnição — o sustento da infantaria ou do presidio, como então se dizia (250). E a receita destinada a êsse fim obtinha-se de um impôsto lançado sôbre o vinho (251). Sem vinho não havia impôsto; e as pagas das tropas (quase sempre atrasadas, segundo velha pecha) não podiam fazer-se. De tal sorte que se viam as Câmaras constrangidas a pedir empréstimos e lançar derramas, com todos os inconvenientes, protestos, vexames e ódios que

(243). — V. Notas 199, 201, 202 e 203; docs. 45, 49, 50, 51, 53, 54, 56, 57, 58, 59; Consulta do Cons. Ultram. de 17-7-1653, in A.H.C. — Bahia — Papéis avulsos; docs. 70, 73, 74, 76, 80, 81, 82, 92, 93, 94, 103, 105 e 110.

(244). — Doc. 53.

(245). — V. Nota 219.

(246). — Docs. 58 e 93.

(247). — Doc. 13.

(248). — Doc. 58.

(249). — Doc. 13, art. XXVI.

(250). — LXXVII, L.º 5.º, § 27 a 30; docs. 2 e 81. Só por decisão de D. João V. em 1712, cessou o encargo das câmaras (LXXVII, L.º 5.º, § 30).

(251). — LXXXV, Rio de Janeiro, vol. VI, doc. 372; docs. 31, 53, 67, 76, 81, 96, 99, 101, 114, etc.

daí derivavam (252). Em certo momento já não havia quem tomasse de arrendamento o impôsto [o arrematar a cobrança de tributos era, como se sabe, vulgar na época, por causa dos prejuizos que das fugas fiscaes advinham à entidade perceptora, servida por funcionalismo venal e desprovida de meios eficazes de fiscalização (253)], porque nenhuma garantia tinham os arrematantes da existência de matéria coletável (254).

Defendia-se a Junta com não lhe consumirem os vinhos, se os levava (255). Queria ella que as Câmaras lhe garantissem um mínimo de colocação (256); pretendiam estas que a Companhia tomasse de arrendamento o subsídio (257). Ambas as soluções foram adoptadas; a Companhia tomou sobre si o encargo do subsídio do vinho no Rio de Janeiro, por 16.000 cruzados (258), e a Bahia obrigou-se — por imposição do Rei — ao consumo de 2.500 pipas (259). Nem assim mesmo, porém, a Companhia cumpriu: manteve-se a falta de vinhos, quanto à Bahia em prejuizo da paga da infantaria e quanto a ambas as capitânicas em prejuizo dos consumidores (260). Tanto mais que a Companhia teimava na proibição das bebidas alcoólicas de fabrico local (261).

d) Com o problema do abastecimento do Brasil por resolver, assim, apesar dos remendos com que se, agora e logo, tapavam os mais visíveis buracos, fêz seu caminho a idéia de retirar a Companhia o estanco dos quatro gêneros (262). Encetaram-se para isso negociações por fins de 1653; a Companhia mostrava-se disposta a largar o estanco, mas a troco de boas compensações: o monopólio do sal e várias novas tributações no açúcar transportado nas frotas, alegando que, sem o lucro dos 4 gêneros ou outro que o substituisse, não poderia manter-se. Uma Junta especialmente nomeada para estudar a reforma da Companhia, era de parecer, em 8 de abril de 1654, que o estanco antes era para a Bolsa molesto encargo, que pingue negócio; apesar do que propunha se lhe compensasse a perda dêle com alguns direitos que lhe produziriam uns 60.000 cruzados anuais (enquanto os que ella pedia somariam alguns 240.000 cruzados) (263).

As Câmaras do Brasil, consultadas pelo Rei, opinavam que nenhuma compensação se desse pela derrogação do estanco (264).

- 
- (252). — Doc. 93.  
(253). — LXXXI, p. 96-97, 194, 317-318.  
(254). — Doc. 53, doc. 114.  
(255). — Doc. 93.  
(256). — Doc. 93.  
(257). — Docs. 53, 57 e 69.  
(258). — Doc. 58.  
(259). — Doc. 93.  
(260). — Doc. 94.  
(261). — Docs. 56 e 58.  
(262). — Docs. 73, 74, 76 e 79. Consultas do Cons. da Faz. in L.  
(263). — Doc. 76. Brito Freire, general da armada da Companhia, também opinava que o estanco não convinha a esta (doc. 79).  
(264). — Docs. 107 a 108.



Realmente, se o estanco era lucrativo, não se entendia a avareza no fornecimento dos gêneros; a menos que, como se insinuava (265), a Companhia mandasse pouco, para, com a escassês, especulando, vender caro, aumentando os proventos. Os gêneros eram tabelados, sem dúvida (266); mas, não tendo conseguido subir o preço com o subterfúgio de deixar as comissões dos retalhistas (vendagens) a cargo dos compradores (267), ficava o recurso de vender a quem açambarcasse e revendesse depois em “mercado negro”. Se o lucro da negociata o tinham só os “atravessadores” (268), ou estes o dividiam com os agentes ou funcionários da Bolsa, ou se dêle participava a própria sociedade, é que não é líquido.

Disponha-se D. João IV a retirar à Companhia o estanco, com compensação honesta (269); para isso chegou a autorizar a ida de navios fora do combôio, só com a obrigação de voltarem nele (290), medida esta que fazia parte do plano de reforma (271). Não chegou, porém, a promulgar essa reforma, que depois a Rainha Regente fêz executar pelo alvará de 9 de maio de 1658, em que expressamente se declarava que o que nele se prescrevia fôra já resolvido por D. João IV: a Companhia teria, em troca do abandono do estanco, mais 40 rs, 30 rs e 20 rs, respectivamente, em cada arroba de açúcar branco, mascavado e de panela, nos direitos do combôio, e mais 40 rs de avaria por arroba, a pagar pelos mestres dos barcos; os navios da Companhia haveriam preferência na carga; a Companhia ficava obrigada a fazer uma frota anual (em vez das 2 inicialmente estabelecidas), com combôio de só 10 naus de guerra, ou 9 indo nela a “Capitânia grande”; a navegação continuava livre na ida, mas sujeita à escolta na vinda (272).

e) Outra queixa repetida era a da falta de sal (273); mas desta não podia culpar-se a Companhia, a não ser pela insuficiência de transportes, já aludida: o sal era monopólio da Corôa (274).

(265). — Doc. 73.

(266). — Doc. 13, art. XXII.

(267). — Era a sua pretensão; mas houve queixas e o Rei ordenou que pagasse a Companhia as vendagens (docs. 37 e 38).

(269). — Doc. 88; doc. 94; alv. de 9-5-1658 (XC, 1657-1674, p. 20).

(270). — Doc. 88 (parecer de Salvador Correa de Sá); alvará de 7-7-1654, in CX, 1648-1656, p. 323.

(271). — Cfr. preâmbulo do alvará de 9 de maio de 1658 (CX, 1657-1674, p. 20).

(272). — CX, 1657-1674, p. 20-22; XCV, fl. 146 e segs.

(273). — Em 1648 (doc. 11), em 1650 (docs. 34 e 43), em 1651 (docs. 45, 52 e 83), em 1652 (doc. 83), em 1653 (doc. 70)... Em 1655 era demais, no Rio de Janeiro (doc. 83)... Em 1656 falta na Bahia (doc. 104); e em 1657 (doc. 109); em 1662 falta no Rio (doc. 136).

(274). — Docs. 7, 53, 83. Em 1683 estava dado por contrato a dois particulares o fornecimento de sal ao Brasil (Provisão régia de 20 de dez., in CX, 1683-1700, p. 6), contra o que o Brasil pedia em 1648, preferindo a liberdade de comércio, ou, na falta desta, o monopólio real (doc. 7).

f) Muitas outras acusações foram surgindo contra a Companhia; porém, de fatos esporádicos ou sem importância de maior, que porisso não interessa miudamente referir (275).

Alguma razão teriam nestas queixas; mas não a tinham inteiramente. Lembrando só os vexames ou incômodos particularmente, esqueciam a situação de conjunto. Ou, simplesmente, obedeciam à necessidade de descontentamento e protesto inerente à natureza humana. Fala algures Lúcio de Azevedo na "costumada inconstância dos governantes" nos séculos passados. Poderia completar: "e dos governados"; e ontem como sempre. Quando se tem a liberdade, oferece-se esta a escambo de segurança; quando se obtém a segurança, anseia-se trocá-la pela liberdade.

g) Tôdas as queixas e protestos juntos, dos Governadores, Câmaras e moradores do Brasil, dos Conselhos régios, dos povos da Metrópole (276), criaram, todavia, um ambiente de hostilidade à Companhia cada vez mais denso; e reclamava-se, ora a sua extinção pura e simples (277), ou a liberdade de navegação, que lhe equivaleria (278), ora só que se obrigasse a cumprir os seus deveres, ora que se reformasse. Foi este último critério que veio a prevalecer. A organização da Companhia, mesmo passado já o grande perigo dos corsários (279), que justificara a sua fundação, continuava a considerar-se necessária.

3 — Nem tôdas as muitas faltas da Companhia proviriam sòmente de erros de administração, ou de cupidês ou deshonestidade, dos seus dirigentes. Não devem, decerto, excluir-se os primeiros; e é possível que devam admitir-se as segundas, embora sem provas cabais.

Mas havia outras razões: antes de mais, a insuficiência do capital.

A primeira esquadra da Companhia, de 18 navios, totalizava 7310 toneladas, o que dava, em média, aproximadamente 400 toneladas por cada um (280). O preço dos barcos, ao tempo, oscilava entre 20 e 30 libras por tonelada (281); tomemos £ 25. Uma nau de 400 toneladas custaria, pois £ 10.000, ou sejam, ao câmbio de 1649, mais de 20 contos. Sendo o capital da Companhia de 502 contos (1.255.000 cruzados) e tendo adquirido inicialmente 15

(275). — L; CV, t. VI, p. 199-206 e 218-219; doc. 35; doc. 41; doc. 55; doc. 73; doc. 74; doc. 76; doc. 83; doc. 91; doc. 97; doc. 102; doc. 122; doc. 127; etc.

(276). — VII, p. 257 e 272; docs. 71 e 72; CX, t. de 1648-1650, p. 316.

(277). — Docs. 73, 106.

(278). — Doc. 73; pedido da Câmara da Bahia em 10-9-1660 (A.H.C. — Papéis avulsos — Bahia); id., de 28-2-1661 (doc. 122).

(279). — Doc. 8. — Reconquistados o Brasil e Angola, e feita a paz com a Holanda e a Inglaterra, só ficavam, tirante algum corsário isolado agindo por sua conta, os mouros e os castelhanos; uns e outros, porém, atuavam unicamente nas costas metropolitanas, onde seria fácil proteger os navios mercantes com uma armada costeira, sem necessidade de combóio. Este manteve-se, todavia, pelos séculos XVII e XVIII.

(280). — Doc. 25.

(281). — LX, vol. I p. 88.

barcos (282), sobravam-lhe do capital menos de 200 contos (de momento, mais, pois 6 dos barcos haviam sido adquiridos ao Estado a prazo).

Ora, as despesas do primeiro estabelecimento não compreendiam só a compra de navios. Havia que instalar escritórios, armazens, oficinas, estaleiros, no reino e no Brasil.

E era preciso um capital de maneiio: adquirir aprestos e munições, ferramentas, provisões, pagar aos diretores, agentes, funcionários, artífices, trabalhadores, marinhagem. Só no fornecimento de gêneros estancos idos na primeira frota para o Brasil empatou a Companhia mais de 83 contos, pagos de pronto (283).

O apresto e manutenção da armada de 18 navios (15 dela, 3 fretados) deve ter custado à Companhia seus 300 contos — pois que, segundo contas de 1656, custava 431.658 cruzados . . . . . (172.436\$200 rs) um combóio de 10 navios (284). Que fôsem só 250 contos, fazendo o cálculo pela tonelagem, e não pelo número de barcos, já que aquêlê combóio de 10 navios considerado somava 5.050 toneladas, e o de 18, de 1649, totalizava 7.310. Temos assim o capital consumido.

E' certo que a contribuição pelo combóio, se a primeira frota trouxe 40.000 caixas de açúcar, o que é provável, dado o número de barcos, importaria em 200 contos (285). Juntado-lhe o capital (83 contos) recuperado e o lucro — 44 contos (286) — da venda dos gêneros do estanco e o produto da avaria de outras mercadorias transportadas, teremos 330 ou 340 contos.

Apesar disso, não seria fácil aparelhar nova frota e provê-la de nova partida de gêneros do estanco, tendo em conta: que o capital da Companhia não estava ainda todo realizado (v. cap. II, § 2); que tivera decerto de recorrer ao crédito para satisfazer parte das despesas iniciais; que, enquanto tinha de pagar de pronto (287) os gêneros alimentícios que enviava ao Brasil, só cobrava ali a venda dêles com enormes dificuldades e atrasos: em abril de 1654 ainda não recebera totalmente o preço dos fornecidos depois de 1650 (288); que o direito do combóio era satisfeito a prazo (289), pelo que a Companhia tinha de "rebater" os escritos de

(282). — V. notas 239 e 241.

(283). — Doc. 76. Ali se fala numa remessa de gêneros na frota de 1650: ora não houve frota em 1650; mas houve o envio de navios (decerto caravelas) com gêneros, em reforço da frota então no Brasil; dêsses são tomados os 9 a que se refere a carta do Rei de 12-6-1650 (XCII, p. 374; notas 184 e 197), daí o prejuizo da Companhia a que se refere o doc. 76.

(284). — L, p. 122.

(285). — 24 contos de 600 rs. por caixa, mais 168 contos de 120 rs. (em mézua) por arroba (Doc. 13, art. XXIII).

(286). — Doc. 76.

(287). — Doc. 76.

(288). — Doc. 76.

(289). — Em 1697 os direitos do combóio pagavam-se metade a 3 e metade a 6 meses (CX, 1683-1700, p. 396 e 466). Deve referir-se à concessão de prazo para o pagamento a Carta Régia de maio de 1651 que manda cobrar o combóio aos negociantes do Porto como se cobre aos de Lisboa — CVII, t. I, p. 167: CXIV, p. 225.

obrigação que os comerciantes lhe davam por esse direito, pagando de tal desconto a elevada taxa de 10% (290). Porisso pedia dinheiro a juros (291). Sem contar com que, na sua penúria, ainda emprestava ao Estado, nos freqüentes apertos dêste, e concorria com 120.000 cruzados para o dote da Rainha de Inglaterra (292).

Afirma-se que, ao menos nos primeiros anos, a Companhia teve lucros (293) — embora, a final, os não tenha tido, visto que os acionistas, só tendo recebido do dividendo 15% em 15 anos, recobriram depois o capital sem aumento, embora sem diminuição, talvez, mas por favor (294). Mas custa a crer nesses lucros se consideramos os números acima — e se pensamos ainda em que era necessário amortizar o preço dos navios (cuja vida era então curta) e satisfazer o encargo das despesas permanentes de pessoal e instalações.

Também as demoras das frotas constituíam fonte de gastos para a Companhia, o que não impedia que se alegassem como motivo de queixa contra ela (295). Tinham essas demoras vários motivos, o mais freqüente os desejos dos produtores brasileiros de açúcar, uns por não terem a mercadoria a tempo no pôrto, outros por quererem se esperasse pelo fim da safra, que era no Rio em época diferente da da Bahia (296). Mas também no Reino surgiram dificuldades: a carência de marinhagem e tropa (297), a falta de naus que se fretassem (298), as intervenções intempestivas das autoridades (299), etc. Acresciam as demoras no caminho, quando, como por vêzes succedeu, a frota partia fora da monção: a de 1649 levou 5 meses a chegar ao Brasil.

A falta de bastante provimento do Brasil em gêneros de estanco compreende-se se se atentar nas condições do negócio. Já a demora das frotas no Brasil — às vêzes ainda acompanhada da armada real — levava a um consumo, pelas tripulações, que grandemente desfalcava os moradores. Aludimos à dificuldade ou grande demora da cobrança das vendas, que prejuízo era. Acrescenta-se a enorme perda que os gêneros sofriam, quer com as longas esperas em armazem, quer com o dilatado da viagem e más condições desta: perdiam-se a adulteravam-se o vinho, o azeite, as fari-

(290). — Docs. 74 e 76.

(291). — Doc. 74.

(292). — LXXVIII, p. 81. E até dava um conto de réis... ao Santo Officio para sustento dos presos pobres (VII, p. 237).

(293). — Doc. 76.

(294). — Já em 1654 a Companhia teria o capital diminuído (doc. 74); e em 1657 (L., p. 123). — V. adiante o cap. IV.

(295). — Doc. 48. Em 1671 haviam de queixar-se os povos do Brasil de demorar-se lá a frota pouco tempo (doc. 170).

(296). — LXX, p. 19 e segs.

(297). — LXXXI, p. 88-89, p. 189, p. 239, p. 279; XXXIX, p. 70-71 (Doc. de 20-11-1651); docs. 63 e 64; doc. 86.

(298). — Veja-se o caso das 4 naus genovesas, fretadas em 1654, que chegaram ao Tejo atrazadas. A Companhia alegou então que não convinha fretar naus francesas pela experiência das suas "reboldarias", nem de várias outras nações por diferentes motivos (docs. 78, 84, 85, 86 e 87).

(299). — Docs. 84, 85, 86, 87; CV, t. VI, p. 199.

nhas, o bacalhau (300); e os roubos e descaminhos de que era vítima (301).

Razão devia ter a Junta especial, que em abril de 1654 examinou o caso do estanco, afirmando que êste dava prejuizo à Companhia e que lhe convinha largá-lo — como convinha ao Brasil que ela o largasse (302).

4 — Extinto o monopólio dos quatro gêneros, principal motivo de escândalo, as queixas contra a Companhia diminuem muito; mas não cessam. Persiste, é claro, a da falta de frotas (303); aparece a do acrescentamento dos direitos do combôio (304); há outras várias (305).

Mas ainda depois de reformada a Companhia e de incorporada no Estado, as reclamações voltam — o que bem poderia servir à defesa (póstuma...) da Companhia; continuam a faltar frotas (306), as frotas demoram-se demasiado no Brasil (307), o privilégio de fôro privativo é fonte de abusos (308), a administração deixa muito a desejar (309), não se cumpre o art. 19. da Instituição (310), os gastos com o pessoal são demasiados (311), a gente das esquadras exorbita e descaminha mercadorias aos direitos (312), a Junta está em bancarrota, suspende pagamentos (313)...

5 — Doutra parte, a Companhia tinha também suas razões de queixa: O Estado faltara no que respeitava à isenção do confisco (314); a proibição de navegar-se fora da frota nunca bem se cumprira (basta ver-se quão repetidas vêzes se renova) (315) — o que causava evidente dano à Companhia [mas ela mesma dá o exemplo (316)...]; o mesmo sucedia com a extinção legal (só

(300). — Docs. 76 e 79.

(301). — LXXXI, p. 77-78; doc. 79.

(302). — Docs. 76 e 79.

(303). — Docs. 118, 122, 123, A.H.C. — Bahia — Papéis avulsos — 1660 — setembro — 10.

(304). — Doc. 122.

(305). — Docs. 127, 138, 139, 142.

(306). — Doc. 170. Aliás a queixa não é justificada, pois a frota passa a ser anual, embora não se façam as duas em cada ano que inicialmente se haviam previsto.

(307). — Doc. 141.

(308). — Docs. 138 e 142.

(309). — CX, 1657-1674, p. 207 e segs. (regimento de 19 de setembro de 1672); docs. 186 e 170.

(310). — Doc. 166.

(311). — CX, 1675-1683, p. 126-127.

(312). — Docs. 168 e 173; CVII, t. 3.º, p. 112, docs. 138, 142.

(313). — CXII, p. 738.

(314). — VII, p. 278.

(315). — Proibem a navegação fora de frota, além da Instituição da Companhia e das leis anteriores a esta, o dec. de 2-5-1653, que manda apreender os barcos que contravenham (doc. 68), o alv. de 9-5-1658 (A.H.C. — Bahia — Papéis avulsos — 1661 — fevereiro, 28), o alv. de 16-7-1660 (doc. 124), a Provisão de 24 do mesmo mês (CX, 1657-1664, p. 40, e doc. 119), o dec. de 20-5-1662 (doc. 134). — Ver LXXI, fins de 1663. — V. docs. 95, 116, 117, 124, 147, 150, 151, 152, 154, 155 e 157.

(316). — Docs. 74 e 76.

legal...) das bebidas da terra no Brasil (317) e com as leis que vedavam a ida ao Brasil de navios estrangeiros (318). Demais as autoridades da colônia por vèzes abusivamente vexavam ou prejudicavam a Companhia (319), como as do Reino a perseguiram (320).

6 — E, tirante mesmo o beneficio fundamental que para a nação proveio de ter assegurado a navegação para o Brasil, nem tudo foram males na atuação da Companhia; alguns serviços, além daquele, inestimável, prestou: demais de emprestar dinheiro ao Estado, como já se referiu, cedeu-lhe tropas, da sua infantaria de marinha, para combater no Alentejo (321), armas e munições (322), barcos para escoltas e combates (323).

---

(317). — A proibição era anterior à Companhia (doc. 21); repetiu-se depois (doc. 120, 148, etc.), sinal de se não cumprir. V. docs. 122, 130, 131, 135, 170; em 27-9-1651 novo decreto proibitivo (doc. 59); e outros depois (docs. 115, 143, 152), extinto já o estanco da Companhia. No doc. 125 historia-se a oscilação das permissões e defesos. Atribuía-se o não acatamento da proibição ao preço do vinho da Companhia (doc. 76); mas antes e depois do estanco foi o mesmo...

(318). — A navegação das Conquistas era, desde os alvares dos descobrimentos, reservada aos nacionais. Mas, no século XVII, abriam-se frequentes excepções: uma, genérica, pelo tratado de 1654, com a Inglaterra (mas esta não teve efeito prático), outras, individuais, mediante autorizações governamentais; talvez houvesse também alguma navegação clandestina. Ao libertarem-se os gêneros do estanco da Companhia em 1658 (V. nota 272) continuou proibida a navegação détes em navios estrangeiros — ordem que se repetiu várias vèzes (doc. 120, 148, etc.), sinal de se não cumprir. V. docs. 122, 130, 131, 135, 170; A. H. C. — Bahia — Papéis avulsos — 1657 — setembro — 20.

(319). — Da Provisão Régia de 3-8-1652 se vê que as autoridades do Brasil tomavam os gêneros à Companhia contra vontade dos administradores dela (CX. Suplemento no tomo de 1675-1683, p. 204); e doc. 93. Mas outras razões de queixa tinha a Companhia: doc. 61; V. notas 196 e 198.

(320). — A maioria das Consultas do Conselho Ultramarino, sumariadas ou indicadas no Apêndice, as do Conselho da Fazenda, quer as que Prestage publicou (L), quer as que sumariamos no Apêndice, e do Conselho de Estado (doc. 106), evidenciam má vontade. V. também notas 191, 192, 193, 194, 195; e VII, p. 260-261 e nota 1 da p. 260.

(321). — LXXXVI, p. 142 (Carta de 19-5-1658), p. 156 (carta de 31-8-1658), p. 158 (cartas de 26-9- e 30-9-1658).

(322). — XCIII, p. 127 (carta de 19-3-1661); depois de integrada no Estado: doc. 174.

(323). — XCI, p. 321; C, p. 444 e 445; LXVIII, p. 70 e 72-73. E criou Marinhagem: doc. 79.

#### IV

### REFORMA DA JUNTA DO COMÉRCIO, SUA EREÇÃO EM TRIBUNAL RÉGIO E INCORPORAÇÃO NO ESTADO (1662 — 1664)

1 — Já o Conselho da Fazenda, em sua Consulta à Rainha Regente de 23 de janeiro de 1657 (324), propunha a incorporação da Companhia no Estado; “Dizemos, Senhor (325), que esta forma de Companhia, se deve mudar, correndo as armadas de combôio por ordem de Vossa Magestade, em uma Junta de ministros seus, e de homens de negócio, de que Vossa Magestade tiver satisfação, e com livros de despesas separados, para que se evite confusão de contas, que em contrário se alega, e isto por conveniência e por justiça (326)”. E que, aos acionistas, em satisfação do capital subscrito, de 1.255.000 cruzados, se pagassem, em ratêio, . . . 400.000 cruzados (que era o valor em que se estimavam os navios e aparelhos), à razão de 100.000 cruzados por ano, sem juros, alegando-se que se contentariam bastante os sócios, pois “muitos, a troco de se acabar a Companhia, desejam deixar a Vossa Magestade todo o direito que nela meteram” (327).

A proposta não foi por então homologada; sômente se revogaram a isenção de confisco e o estanco dos quatro gêneros, mas a idéia seguiu seu caminho e veio a efetivar-se no reinado e govêrno D. Afonso VI (328), tendo como primeiro ministro Castelo Melhor (329).

Não se conhece nenhum alvará (330) pelo qual se houvesse, derogando o de 10 de março de 1649, feito a integração da Companhia no Estado. Esta parece antes ter-se realizado através de uma série de fases e operações legais. Em data indeterminada entre junho e novembro de 1662, efetuou-se uma junta especial, presidida pelo Visconde de Vila Nova, D. Diego de Lima Coutinho,

(324). — L. p. 117 e segs.

(325). — “Senhor”, porque se entendia dirigida ao Rei, sob tutela da Rainha, e em cujo nome esta governava.

(326). — L. p. 122.

(327). — L. p. 125.

(328). — Em 23 de junho de 1662 assumia D. Afonso VI o govêrno.

(329). — Castelo Melhor foi nomeado escrivão da puridade em 12 de julho de 1662.

(330). — O “alvará” era a forma legislativa correspondente ao atual decreto-lei ou decreto com força de lei — isto é, emanado do executivo no exercício de poderes legislativos. A “lei” era o diploma que homologava ou promulgava resoluções tomadas em Côrtes. O “decreto” era uma ordem do executivo dirigida a órgão ou autoridade pública.

para examinar a situação da Companhia (331). Ouviu-se outrossim o Conselho de Estado (332). Logo de seguida — decerto em conformidade com o parecer da mesma junta, ou com os informes nele expostos — ordenou-se à Junta da Companhia que cessasse o seu exercício e depositasse na Alfândega “os direitos do combóio que se lhe pagavam”, isto é, os direitos do combóio entram como aduaneiros (333).

Por decreto de 15 de novembro de 1662 (334), em que se relata como o Rei houve por bem reformar a administração da Companhia, as razões (já conhecidas, pois sempre se repetiam as mesmas) que para isso teve e os trâmites seguidos, ordena-se ao Senado da Câmara de Lisboa providencie para que a Casa dos Vinte e Quatro, “sem alguma dilação”, eleja quatro pessoas, de que o Rei escolherá uma (335) para, em representação do povo, servir de deputado na nova Junta (direção) da Companhia reformada. A reforma consistia em dar ao conselho diretivo da Companhia nova composição; a bem dizer, em substituí-lo por uma comissão administrativa, de 7 membros: um presidente, “pessoa da principal qualidade do reino”, um deputado “fidalgo de capa e espada”, outro “desembargador dos maiores logares, letras e inteireza”, que seria simultaneamente conservador das causas da Companhia, três que fossem homens de negócio “eleitos por votos do comércio” (na verdade, nomeados pelo Rei de entre 9 eleitos) e um, homem do povo, indicado pela Casa dos Vinte e Quatro na forma já referida. Haveria ainda um secretário “da experiência e expediente que convém”. O presidente, os deputados de capa e espada e letras e o secretário seriam de nomeação régia. Os deputados homens de negócio teriam voto e assento, mas nunca poderiam intentar precedência aos ministros de capa e espada e ao letrado (336). Esta Junta passaria a reunir no Paço, como os demais tribunais (337), — o que confirma o seu caráter, não já particular, mas burocrático.

Sabemos que o presidente nomeado foi o Conde de Atouguia, um dos deputados da nobreza Antônio de Miranda Henriques, o letrado o Dr. João Leite de Aguiar, desembargador dos agravos da Casa da Suplicação, por parte do Comércio João Guterres, Manuel Martins Medina e Gaspar Gonçalves de Souto, representante do povo Manuel Ferreira, e secretário Pantaleão Figueira, com os

(331). — LXVIII, p. 81.

(332). — CV, t. VI, p. 386.

(333). — LXVIII, p. 81.

(334). — CV, t. VI, p. 385-387. Ver também, a p. 391-393, a Ordem do Senado, de 24-11-1662, e o Termo, de 25, sobre a eleição do representante da Casa dos Vinte e Quatro na Junta da Companhia.

(335). — Conformemente ao art. 1.º da Instituição de 1649 (doc. 13).

(336). — Cit. dec. de 15-11-1662, in CV, t. VI, p. 386-387.

(337). — CV, t. VI, p. 387.



vencimentos anuais, respectivamente, o presidente de 1.000 cruzados, os deputados de 300.000 rs. e o secretário de 200.000 rs. (338).

O que estava resoluto, segundo o decreto de 15 de novembro, era que a nova Junta “reformasse e encaminhasse as cousas aos fins acima apontados”, a saber: fazer-se infalivelmente a seu tempo o combôio necessário, “franquear-se a costa aos navios mercantes, até entrarem em qualquer pôrto que quizessem, “e segurar-se aos particulares um interêsse de 5%” do dinheiro que meteram, “ficando-lhes sempre o direito de haverem os mais ganhos que o tempo e as ocasiões permitirem” (339). Esta última disposição mostra bem que se não pretendia ainda então incorporar a Companhia no Estado, mas somente pôr nas mãos dêste a administração dela.

Contudo, num depoimento contemporâneo, fala-se de que “a nova Junta da Companhia Geral do Comércio”, que pela primeira vez despachou em 29 de novembro de 1662, se “formou da corrupção e extinção da outra antiga dêste título que havia formado El-Rei D. João o IV de homens de negócio”. A frase deve, cremos, entender-se como referida à Junta, ou direção, não à própria Companhia: e da mesma forma quando repete que “se extinguiu a Junta e em seu lugar se criou outra, derogando-se o contrato que fizeram os homens de negócio com El-Rei e os privilégios e isenção que lhe tinha concedido e andam impressos”, — pois é o que, segundo vimos, resulta das disposições preambulares do decreto de 15 de novembro. E’ certo que houve um novo decreto (cujo texto desconhecemos) passado em 23 de novembro, “para a nova formatura”. diz o mesmo informador; por êle se poderia, alterando a intenção manifestada no de 15, ter realmente extinto a Companhia como empresa particular. Mas o fato de se tratar de um decreto, e não de um alvará, leva antes a interpretar a expressão “nova formatura” como referindo-se também à Junta, e não à Companhia; teria sido o diploma de nomeação dos novos deputados. O que o decreto de 19 de agosto de 1664 confirma, como se verá.

Em 21 de setembro de 1663 foi dado à Junta do Comércio um Regimento por que se regesse; infelizmente não nos foi possível encontrar o texto legal respectivo, nem nos livros da Chancelaria, nem nos de Registos, nem avulso, impresso, ou manuscrito, em qualquer dos arquivos de Lisboa, no de Évora ou nos de Coimbra e Pôrto (dêstes tendo somente consultado os catálogos); conhecemos a sua existência apenas por vir referido no preâmbulo do Regimento de 19 de setembro de 1672 (340). Desta forma, não sabemos o que nele se contivesse; sim, porém, que foi mais um

(338). — LXVIII, p. 82.

(339). — CV, t. VI, p. 286-287.

(340). — V, nota 357.

passo para a transformação da Companhia em mero órgão estadual, pois erigiu a Junta dela em Tribunal régio.

Sinal dessa oficialização é o ter-se, em meados de 1663, entregue à Junta do Comércio (não sem relutância o aceitou esta) o encargo do provimento do pão de munição e das forragens aos exércitos e praças do Alentejo, providência que o Rei (ou antes, Castelo Melhor por êle) encarecia grandemente em carta-circular de julho de 1664, dirigida às Câmaras municipais do reino (341), pois o provimento era “o maior consumo de cabedais que temos” e antes se fazia por assentos (342) “com excessivos lucros dos assentistas”. Parece realmente ter sido benéfica para o país a administração do provimento, especialmente encarregado aos deputados João Guterres e Manuel Martins Medina, pois ficou bastante mais barato que anteriormente; tanto que se repetiu no ano seguinte (343).

Veio a realizar-se a incorporação da Companhia no Estado em 1664: o decreto de 19 de agosto deste ano (344), para a Junta do Comércio, nomeando o deputado desta Dr. João Leite de Aguiar para “dispor esta matéria” com as partes interessadas, expõe as condições dessa incorporação: far-se-á, por acôrdo com os acionistas, a substituição do capital, que nele tenham, por padrões de juro da Fazenda Nacional da taxa de 20 o milhar (5%), com garantia de consignação no rendimento do contrato do tabaco; lavrado, em livro especial, assento, assinado pelo acionista e pelo representante da Junta, por que aquêlê trespasse à fazenda real o direito e ação à sua parte de capital, receberá o associado um escrito, em troca do qual a Secretaria do estado entregará o pedirão de juros (345).

*(Continua no próximo número)*

**GUSTAVO DE FREITAS**

Professor de Ensino Técnico em Lisboa.

(341). — LXXI.

(342). — Isto é, contratava-se por certo preço o aprovisionamento de um ano com um contratador ou assentista; êste fornecia os gêneros ao exército, à razão de tantos pães e tantas rações de cevada e palha por dia. O sistema tinha graves inconvenientes, embora fôsse o geralmente seguido, pela má organização dos serviços públicos, em especial da intendência militar: os assentistas enganavam na qualidade dos gêneros, exploravam os produtores, comprando pelo preço da taxa (tabela) o trigo e a cevada em quantidades superiores às necessárias para o provimento e revendendo o excesso com grandes lucros, e ficavam, para garantia do preço do assento, com consignação em quase todos os rendimentos reais, de modo que a Corôa, sem meios, tinha de pedir emprestado a juros (LXXI).

(343). — LXXI.

(344). — XCVI, t. I, p. 233-234.

(345). — Deste modo, não foi o dec. de 19-8-1664 que incorporou a Companhia no Estado, como erradamente se tem escrito (por ex., CX, t. de 1657-1674, n. 97); nem isso seria natural, tratando-se de “decreto”. Este sômente determina a forma por que a incorporação se realizará; mas a própria incorporação era efetuada contratualmente, não compulsivamente.