

# O COMÉRCIO ATLÂNTICO E A COMUNIDADE DE MERCADORES NO RIO DE JANEIRO E EM CHARLESTON NO SÉCULO XVIII.

---

*EULALIA MARIA LAHMEYER LOBO*  
da University of South Carolina.

## INTRODUÇÃO.

Na segunda metade do século XVI Portugal conseguiu monopolizar o mercado europeu de açúcar, nessa época em franca expansão. A produção da ilha da Madeira estava sendo substituída pela do Nordeste e da Bahia, polarizando para essas regiões da colônia a maior soma de recursos da metrópole.

A ameaça francesa forçou a Coroa a tomar a iniciativa de estabelecer um povoamento permanente na baía de Guanabara. A transferência do Rio de Janeiro para o morro do Castelo em 1567 foi motivada pelas vantagens estratégicas oferecidas pelo novo local no interior da baía, protegido por montanhas, lagos e pântanos circundantes, sendo o melhor porto natural na rota para o sul, com fácil acesso ao suprimento de água e às planícies férteis limitadas pelos morros do Castelo, Santo Antônio, São Bento e Conceição. Finalmente, o morro do Castelo na margem ocidental da baía estava mais próximo da serra do mar e, portanto, do planalto do interior, do que as planícies orientais. Os nativos foram gradualmente pacificados e parcialmente incorporados, as missões e os contrabandistas franceses repelidos se reagruparam na zona de Cabo Frio, o que permitiu que o Rio de Janeiro se expandisse além da primitiva cerca de pau a pique dos primeiros anos de vida da cidade, ao longo da planície das margens da baía. Por volta de 1580 já existiam três engenhos na região, e no fim do século a população era estimada em 3.850 habitantes, dos quais 750 eram portugueses, cerca de 100 negros e a maioria índios e mestiços. A escravidão indígena era o principal suporte da economia de plantação e se estendia a todas as atividades urbanas e rurais.

Durante o período de união das duas Coroas Ibéricas o poder da Câmara Municipal tendeu a se expandir em função do enfraquecimento da autoridade metropolitana, da invasão do Nordeste, do desgaste de Castela e da crise econômica do século XVII. Essa crise beneficiou a capitania do Rio de Janeiro que tinha que cobrir o *deficit* da produção do Nordeste, reduzida pelas conquistas holandesas, além de abastecer as forças militares e suprir de escravos a região de conflito. A exportação ilegal de escravos para Buenos Aires e a importação de prata, couro e sebo do Prata foram toleradas nessa época. Os escravos eram obtidos na África em troca de farinha de mandioca produzida na região, cachaça e tabaco, vindos da Bahia.

Esta situação privilegiada do Rio de Janeiro dava forças à Câmara de se opor às autoridades eclesiásticas, civis e militares nomeadas pelo Rei. Os juizes ordinários e os vereadores eram eleitos pelo Colégio dos Homens Bons, do qual no século XVI eram excluídos oficialmente os assalariados, tais como empregados das plantações, feitores, mestres do açúcar, mecânicos, soldados das forças regulares, judeus e estrangeiros. No entanto, essas restrições eram frequentemente desrespeitadas na prática.

Em 1624 chegou ao Rio um desembargador enviado pelo governador geral da colônia para depurar o Colégio Eleitoral. Os residentes dos distritos rurais, na sua maioria proprietários de plantações ou lavradores (pequenos proprietários), foram privados de voto. Os donos de tabernas e varejistas também perderam o direito de participar das eleições municipais, sob alegação de que eram diretamente interessados no tabelamento de preços, controle de pesos e medidas e da qualidade dos produtos, funções essas exercidas pela Câmara.

Estas medidas parecem ter enfraquecido o poder dos proprietários rurais e fortalecido o do setor urbano, particularmente dos comerciantes por atacado e exportadores. Também a Câmara conquista o apóio popular urbano, na medida em que defende interesses mais amplos e enfrenta o poder régio e eclesiástico.

Os dois primeiros administradores eclesiásticos da prelazia do Rio de Janeiro foram expulsos da cidade pela população, quando tentaram obrigar os moradores a comprar licenças da Igreja para adquirir escravos. Esse ato de insubordinação teve o apóio tácito da Câmara. O próprio Governo Municipal tomou a iniciativa de cancelar as leis régias de 1570 e 1609 que proibiam a escravização dos índios e chegou a substituir o administrador eclesiástico Bartolomeu Simões Pereira em 1605 quando ele pretendeu exigir a liberação dos nativos. O problema da escravidão indígena interessava praticamente a toda a população branca que se utilizava em menor ou maior escala desse tipo de

mão-de-obra. O próprio juiz das capitanias do sul foi deposto pela Câmara quando procurou cercear a sua autonomia e só pôde reassumir o cargo em 1614. O juiz ordinário da cidade foi preso em 1609 e 1619 por combater as novas cargas tributárias estabelecidas pelos governadores, mas os memoriais e representações da Câmara à Coroa forçaram a substituição dessas autoridades régias e a anulação dos recém-criados impostos.

A política da Câmara foi a de ampliar o seu âmbito de ação a fim de conquistar um apoio mais extenso, através da defesa das causas populares. Desafiava a Igreja e as ordens religiosas na questão indígena e limitava a conscrição de soldados da região para servir na guerra contra os holandeses. A interferência da Câmara na fixação dos fretes, conseguindo em 1639 absorver essa função antes exercida pelo governador, reflete a importância crescente do grupo dos comerciantes por atacado e exportadores, não só no Rio, como em geral no Império.

Em Portugal os mercadores nacionais eram membros de uma organização particular, denominada Mesa do Bem Comum dos Homens de Negócio, que se originou da Irmandade do Espírito Santo da Pedreira. Era constituída por um intendente, deputados, procuradores das cinco corporações em que se dividiam os mercadores segundo o tipo de comércio. A Mesa tinha um caráter até certo ponto medieval, de organização de auxílio mútuo e de defesa dos interesses do grupo em sentido mais amplo.

No período da União das duas Coroas, Filipe II procurou estabelecer no império português em 1592, o Tribunal do Consulado, seguindo o modelo dos de Burgos e Sevilha. Tratava-se de uma corte mercantil de caráter público que julgava por processo mais rápido e sumário, diverso do que o dos tribunais comuns. Era composto de um prior, quatro conselheiros, um fiscal, um tesoureiro e um feitor de suprimentos. Os Consulados adquiriram grande influência no mundo hispânico, sobretudo em Sevilha, Cadiz e nas capitais dos vice-reinados, exercendo um monopólio do comércio e do suprimento e organização das frotas e armadas transatlânticas.

Em Portugal o Consulado foi incumbido de cobrar um imposto novo de 3% *ad valorem* sobre exportações e importações e de administrar esses recursos fiscais destinados ao custeio do sistema de comboio. A lei de 1592 estipulava que os primeiros membros do Consulado seriam designados pelo rei e não esclarecia o processo de seleção dos subsequentes. Os mercadores portugueses se opuseram à instituição que cerceava a autonomia de que usufruíam e à idéia de pagar imposto para ter proteção. Preferiam correr o risco dos ataques piratas que recrudesceram no período de união das duas Coroas. Revoltas

contra o Consulado irromperam no Porto e em Setubal. Na primeira cidade o povo, os comerciantes e a Câmara impediram a cobrança da taxa do Consulado e reivindicaram que a avaliação das mercadorias para fim de imposto alfandegário ficasse a cargo dos comerciantes por atacado e exportadores engajados no comércio à longa distância. Em Setubal a revolta popular contra os cobradores do imposto do Consulado, que eram arrematadores em hasta pública desse imposto, provocou depredações que culminaram com o fechamento da alfândega (1).

A exposição de motivos do alvará de 14 de março de 1602, que fechou o Consulado em Portugal e suas possessões, apenas menciona a ineficácia da instituição para apressar o andamento da justiça mercantil e aperfeiçoar o sistema de comboio e de seguros. No entanto, o imposto do Consulado para sustento do comboio foi mantido. Os comerciantes portugueses continuaram a luta contra o imposto, os comboios e as vantagens fiscais oferecidas aos navios estrangeiros de maior porte nas frotas, através da Mesa do Bem Comum dos Homens de Negócio e das Câmaras Municipais da metrópole e das colônias. Pode-se acompanhar a política dos mercadores nas reuniões do Conselho Ultramarino, na defesa do comércio livre, da abolição das frotas regulares e obrigatórias, do imposto do consulado e da participação de navios estrangeiros nas frotas. Eles conseguiram a anulação em 1612 da Provisão Régia que isentava os proprietários rurais da execução por dívida dos bens de produção (2).

No período de 1640 ao fim do século XVII os comerciantes recuperaram seu prestígio ao serem solicitados pela Coroa para contribuir para a guerra de independência, para o pagamento do dote de Dona Catarina de Bragança e assegurar o apóio britânico e para o pagamento da indenização à Holanda, imposto no tratado de paz com esse país.

Em 1640 as autoridades do Rio de Janeiro aceitaram a dinastia de Bragança, o que era vital para o reino dada a situação estratégica do porto próximo à bacia do Prata. No entanto, a autoridade régia

---

(1). — *Biblioteca da Academia de Ciências*, códice nº 321, fólio 100 a 101 (alvará de 1592 criando o Consulado). *Arquivo Nacional da Torre do Tombo* — livro dos registros da alfândega do Porto: livro, fundo antigo, fólio 166 (carta régia de Filipe II, 29 de novembro de 1601 referindo-se as rebeliões no Porto contra o Consulado). *Arquivo Histórico Ultramarino, Reino, Papéis Avulsos* — caixa 1 (relatório do Juiz da Alfândega de Setubal, 1602. Carta régia de Filipe II mandando processar os membros da Câmara do Porto por liderar rebelião contra os agentes fiscais que cobravam o imposto do Consulado, Madri, 2 de março de 1603).

(2). — Vivaldo Cooracy, *O Rio de Janeiro no século XVII*, Livraria José Olympio Ed., Rio de Janeiro, 1965, p. 96, 111, 130, 175.

nessa zona era precária. A publicação do Breve do Papa Urbano VIII proclamando a liberdade dos índios, por exemplo, provocou um ataque da multidão ao Colégio dos Jesuítas (20 de maio de 1640) que foi contida pelo governador Salvador de Sá, graças a sua guarda pessoal e sobretudo ao compromisso de 21 de maio negociado com o administrador eclesiástico e representantes das ordens religiosas, da nobreza e dos cidadãos. Os jesuítas se comprometeram a não liberar índios escravos ou dar refúgio a escravos fugidos e conceder perdão aos amotinados. Em Santos e São Paulo os jesuítas foram expulsos da cidade.

Apesar da participação na rebelião de maio de 1640 a Câmara do Rio de Janeiro recebeu da monarquia os privilégios do Governo Municipal do Porto que eximiam os vereadores e juizes ordinários de punições a que estavam sujeitos os moradores comuns das vilas e cidades. Em 1644 a Câmara do Rio de Janeiro obteve o direito de designar os sucessores interinos dos governadores da capitania em caso do cargo ficar vago inesperadamente e não haver instruções reais para a sucessão. Finalmente, em 1647 a Câmara recebeu o título de leal e o direito de exercer as funções militares do capitão-mor na ausência do governador e do alcaide-mor.

Com a irrupção da revolta de Pernambuco contra a dominação holandesa em junho de 1645 os ataques aos navios mercantes portugueses recrudesceram e a Coroa decidiu organizar um sistema regular de comboios e frotas que despertou o antagonismo de comerciantes, proprietários de navios e proprietários de plantações. Opunham-se à utilização de navios grandes, geralmente estrangeiros, que possuíam maior capacidade de defesa e ao comboio que implicava num aumento dos impostos de entrada e saída das mercadorias e atraso do carregamento no Brasil.

O primeiro comboio composto de dois galeões reais sob o comando de Salvador de Sá partiu de Lisboa em dezembro de 1644 acompanhando a frota de navios mercantes armados. Em Salvador os grandes produtores de açúcar, os lavradores e os negociantes se coligaram na recusa de pagar o imposto de avaria destinado ao custeio do comboio e na oposição à prioridade concedida na carga e na avaliação desta aos navios de mais de 200 toneladas. No compromisso celebrado entre a Câmara Municipal e o general do comboio e da frota, esse cedeu à pressão local reduzindo o imposto e aceitando na frota comboiada, navios abaixo do limite. No Rio de Janeiro, representantes dos comerciantes, grandes e pequenos proprietários rurais e do clero chegaram a um acordo com Salvador, mediante o qual navios de todos os tamanhos e mesmo desarmados seriam aceitos na

frota, pagando uma taxa fixa de 60 réis e um frete reduzido. Esse acordo representou uma vitória quase integral para os grupos locais (3). Nesse ano, o Rio de Janeiro e a Bahia tinham contribuído para as expedições de recuperação de Angola e em 1648 a primeira cidade levantou uma soma de 60.000 cruzados e organizou um corpo auxiliar de indígenas para a reconquista de Angola. Nessas circunstâncias a monarquia era forçada a ceder.

Na década de quarenta os comerciantes obtiveram, com o apóio do Conselho Ultramarino, a permissão para o comércio direto entre a Guiné, Cacheu e o Brasil, ilha da Madeira e Brasil, Índia e Brasil, para a venda de escravos de Cabo Verde e Guiné para Castela e até um certo estímulo para prosseguir no contrabando com o Prata. A Companhia Comercial criada em 1649, por iniciativa régia, era controlada pelos principais acionistas e tinha o monopólio do suprimento de bacalhau, vinho, farinha de trigo e azeite.

Os comerciantes portugueses repetiam nessa época as mesmas críticas feitas ao sistema de comboio. A Companhia provocava a alta dos fretes e a inflação dos gêneros do monopólio, daí a preferência dada aos navios de mais de 200 toneladas, geralmente estrangeiros. O pagamento destes fretes desestimulavam os estaleiros e o comércio nacionais, provocando a fuga de divisas e cerceando a liberdade de comércio. Estas críticas eram veiculadas por membros do Conselho Ultramarino e pelas Câmaras Municipais. O governador geral do Brasil e a Câmara do Rio de Janeiro queixaram-se da Companhia Geral em 1650, 1654 e 1655, apontando os seguintes problemas: a escassez dos gêneros do estanco, a insuficiência do transporte para a exportação do açúcar e importação dos equipamentos necessários aos engenhos, as taxas elevadas dos fretes e os preços altos dos bens de consumo importados da metrópole. Finalmente salientavam que a deficiência de vinho importado impedia o pagamento dos salários da guarnição militar do Rio de Janeiro custeado pela renda do imposto de consumo daquela bebida. E ainda a proibição da manufatura da cachaça, para favorecer o consumo do vinho, prejudicava os proprietários rurais, produtores e comerciantes.

Em 1653 o açúcar era usado no Rio de Janeiro como meio circulante com um valor de \$200 por arroba, porém o produto valia no mercado local \$700 e no de Lisboa 3\$200. Esta última diferença prejudicial à economia carioca era decorrente da falta de transporte e da acumulação de estoques perecíveis no porto. O governador da capitania não podia equilibrar o orçamento porque as rendas régias

---

(3). — Charles Ralph Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola*. University of London, London, 1952, p. 189.

eram recebidas em açúcar desvalorizado. Para resolver estes problemas o governador, em desobediência aos estatutos da Companhia Comercial e às leis régias que favoreciam o seu monopólio, autorizou a produção e venda de aguardente, cobrando imposto de consumo e permitindo a partida de navios fora do comboio, sem defesa própria e enfim, de qualquer tipo se comprassem açúcar ao cambio oficial.

As Câmaras Municipais do Brasil, a Mesa do Bem Comum dos Homens de Negócio, a maioria dos governadores gerais da colônia e o Conselho Ultramarino eram contrários ao uso de navios estrangeiros, principalmente britânicos. Eles eram favoráveis a estimular a construção naval portuguesa não só para fins comerciais, mas também por motivos de segurança do império. A posição está claramente definida no despacho do monarca de 27 de julho de 1654 no parecer do Conselho Ultramarino:

"Esta Companhia que causou tanto ódio, conquistou Pernambuco sem custar um vintem à Coroa, um objetivo que o rei de Castela procurou alcançar e para o qual gastou tanto sem resultado e causou danos aos holandeses de cerca de seis milhões" (4).

É preciso lembrar que a Companhia era uma solução a curto prazo e de emergência para evitar os efeitos da pirataria e suprir as necessidades mais urgentes da guerra. Por outro lado, se bem que a Companhia recorresse ao frete de navios estrangeiros, ela também servira de instrumento de mobilização forçado dos capitais dos judeus investidos de forma menos útil para a Coroa.

No Rio de Janeiro a rebelião de 1660 contra Salvador de Sá está inserida, ao menos em parte, e nas questões comerciais. O descontentamento provinha do reinício da cobrança dos dízimos do açúcar e da gabela do sal, do estabelecimento do novo imposto sobre os imóveis para financiar o aumento da guarnição do Rio de Janeiro, do atraso

---

(4). — José Justino de Andrade e Silva, *Coleção Cronológica da Legislação Portuguesa*, Imprensa F. X. de Souza Lisboa, 1655, v. 6, p. 11 e seguintes (leis de 1642, 1641, 1644, 1654, liberando comércio inter colonial); *Documentos Históricos*, Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, 1928, v. 3, p. 11 e 62 (memorial do governador geral do Brasil contra a Companhia Comercial, 23 de junho de 1650); *Documentos Históricos*, Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, 1928, v. 2, p. 237, 244, 240 (o governador geral protesta contra a Companhia Comercial, 7 de março de 1655. A Câmara do Rio de Janeiro critica a Companhia Comercial, p. 62). *Arquivo Histórico Ultramarino*, códice 13, fôlio 108 (despacho do rei na consulta do Conselho Ultramarino sobre a Companhia. Códice 15, fôlio 54 e 55 verso e fôlio 239 a 240 (reuniões do Conselho Ultramarino de 20 de junho de 1653 e 1 de junho de 1653 que revelam a posição desse colegiado em relação à Companhia de Comércio).

do pagamento dos soldados e do abuso do poder por parte do governador. Salvador de Sá distribuía lotes de terra e cargos públicos aos seus familiares, obrigava os cidadãos a fornecer trabalho escravo gratuito, madeira e bois aos seus estaleiros e a comprar gado exclusivamente nas suas fazendas. O governador era também responsabilizado pela inflação decorrente da política de monopólio comercial. Salvador conseguiu debelar a revolta de 6 de abril de 1661, mas a monarquia engajada na guerra com a Espanha estava ansiosa para apaziguar a região e fazer concessões aos revoltosos. Salvador foi demitido, os novos impostos suprimidos e os líderes da rebelião anistiados, exceto Jerônimo Barbalho, condenado a morte numa corte marcial convocada no Rio de Janeiro, por Salvador.

A revolta palaciana que destronou a rainha regente em 1662, a resignação forçada de seu filho Afonso VI em 1667 por pressão do Terceiro Estado das Cortes, das Câmaras e do juiz do povo, enfraqueceram o poder régio. Em 1663, a jurisdição do governador do Rio de Janeiro foi reduzida, não só em função dos abusos da oligarquia da família Sá, como em função do enfraquecimento do poder central e da importância estratégica da região.

Em 1664, com o término da guerra, a Companhia de Comércio foi abolida e reorganizada a Junta de Comércio composta de quatro deputados nomeados pelo rei: dois militares e dois negociantes, além de um tesoureiro.

Nas décadas dos sessenta e setenta, os comerciantes se tornaram mais influentes, atuando através das Juntas nas decisões sobre frotas, controle de navios, recrutamento da tripulação e elaboração das instruções para os generais das frotas. Os comerciantes por atacado e exportadores ganharam o direito de avaliar as mercadorias para fins fiscais em troca de colaborar no custeio das frotas. Assim, elas alcançavam a aspiração que vinha do século XVI.

Durante a crise comercial de 1668 a 1688 ligada a queda dos preços dos principais produtos de exportação do império português, a comunidade dos comerciantes desenvolveu grande esforço em apóio da atividade fabril baseada na substituição das importações por produtos manufaturados em Portugal.

A Câmara Municipal do Rio de Janeiro lutou nessa época, pela abolição do açúcar como meio circulante, o que reflete mais uma vez o interesse dos comerciantes. A Coroa aboliu a lei de 1663 que determinava o uso de moeda desvalorizada no Rio de Janeiro e estabeleceu em 1669 a Casa da Moeda nessa cidade.



No final do século, os proprietários rurais estavam grandemente endividados com os comerciantes. Na luta pela implantação da Casa da Moeda e pela proibição do uso do açúcar como meio circulante, a Câmara Municipal do Rio de Janeiro defendeu os interesses dos comerciantes credores. Essa posição contrastava com a assumida por esse órgão de governo em 1614, que forçava os comerciantes a aceitarem o açúcar desvalorizado pelo valor oficial mais elevado.

A Câmara Municipal do Rio de Janeiro também se empenhou na fundação da Colônia do Sacramento com o fim de reabrir o comércio com Buenos Aires e a entrada da prata de Potosi.

No Sul, o desenvolvimento do cultivo da cana e da indústria açucareira, no século XVII, contribuiu para o incremento do movimento do porto do Rio de Janeiro que mantinha intercâmbio com o reino, as ilhas atlânticas portuguesas, as colônias africanas e asiáticas, a bacia do Prata e as demais capitanias do Brasil. A posição do Rio de Janeiro como defensor da fronteira sul também contribuía para a sua prosperidade como centro militar. Finalmente, uma incipiente manufatura e indústria começaram a se expandir ligadas à plantação tropical, ao comércio e à defesa, como a da construção naval.

O Rio de Janeiro, que fora periférico à rota atlântica mais importante, passaria a ser o elo vital das rotas do açúcar e do ouro. No correr do século XVII, os comerciantes exportadores gradualmente superaram o grupo de pressão dos grandes fazendeiros dentro da Câmara Municipal, na medida em que os produtores agrícolas entraram em crise com o declínio dos preços do açúcar e os comerciantes exportadores e fornecedores de crédito ganharam força com a expansão das rotas comerciais, com o tráfico clandestino com o Prata, com a liberação do intercâmbio dentro do império e com a descoberta do ouro no planalto central.

\*

## O COMÉRCIO ATLÂNTICO E A COMUNIDADE DOS MERCADORES NO RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XVIII.

A primeira metade do século XVIII se caracteriza pela prosperidade baseada no rápido crescimento da produção de ouro e diamantes.

Em 1699, o Brasil exportou, segundo os dados oficiais, 725 kg de ouro para Portugal, em 1703-1704 atingiu a 4.350 kg e em 1712

a 14.500 kg, afora o comércio clandestino impossível de se calcular (5).

O Rio de Janeiro foi o maior beneficiado com essa nova atividade econômica ao se converter no principal escoadouro dos metais e pedras preciosas para a Europa e centro da zona abastecedora da região mineira. A capitania do Rio de Janeiro exportava escravos, sal, farinha de mandioca, instrumentos de ferro e gêneros alimentícios produzidos na própria área.

Os escravos eram importados de Angola e Guiné ou eram provenientes das plantações de cana da própria capitania, onde começaram a se fazer sentir a falta de mão-de-obra. Os escravos eram comprados com ouro em pó ou em barras, tabaco e cachaça pelos comerciantes que procuravam evitar o pagamento do quinto régio sobre o metal precioso. O caminho tradicional ia de São Paulo, pela Penha, Mogí das Cruzes, Taubaté, Guaratinguetá, Hecaparé (próximo à atual Lorena), atravessava a Mantiqueira para atingir Ribeirão do Carmo e o rio das Velhas que se constituía no principal núcleo mineiro. De São Paulo havia uma rota comercial para Santos e de Taubaté uma picada até Parati, cruzando a Serra do Mar. Finalmente, uma rota marítima ligava Parati ao porto do Rio de Janeiro.

O Rio de Janeiro promoveu a abertura de uma via de comunicação mais direta que transpunha a Serra do Mar para atingir o vale do Paraíba e seguia o Paraíba até a zona de mineração. A viagem do Rio de Janeiro às Minas Gerais levava em média de 10 a 12 dias. Outras picadas comunicavam Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais entre si e com o sul, Espírito Santo, a Bahia e o Nordeste. Inicialmente, a política régia foi de restringir o comércio das minas com o Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia e Nordeste para evitar escassez de mão-de-obra nas plantações e a saída de ouro não quintado do plano central.

Em 1703, a Coroa limitou a exportação de escravos para as minas a uma quota anual de 1.200 africanos do Rio de Janeiro, 1.300 de Pernambuco e outra da Bahia, não especificada nesta lei. No entanto, era difícil controlar a aplicação do sistema que foi abandonado oficialmente em 1715. Charles Ralph Boxer estima que 3 a 4.000 imigrantes de Portugal vinham anualmente para a exploração do ouro. Antonil calcula que em 1709, a população engajada na minera-

---

(5). — Vitorino Magalhães Godinho, *Portugal e as frotas do açúcar e do ouro (1670-1770)*, in "Revista de História", julho-setembro, 1953, 14-15, ano IV, v. VII, São Paulo, p. 684.

ção, agricultura e comércio em Minas Gerais, já se elevava a cerca de 30.000 pessoas, o que representava um mercado consumidor importante e abria possibilidades de contrabando de ouro (6).

Na última década do século XVII e na primeira do XVIII, as Minas Gerais usufruíram de uma grande autonomia e as leis régias foram praticamente inoperantes. A guerra dos emboabas deu oportunidade à monarquia de intervir e implantar na região a soberania régia. As autoridades do Rio de Janeiro estavam numa posição ideal para desempenhar o papel de agentes de subordinação da zona mineira à Coroa, dadas as vinculações comerciais do porto com o planalto. A Câmara Municipal do Rio de Janeiro reuniu-se em 10 de janeiro de 1709 e deliberou que o governador da capitania, Mascarenhas de Lencastre, deveria se oferecer como mediador entre as partes beligerantes. Lencastre não conseguiu obter a conciliação entre os paulistas expulsos e reinóis e baianos vitoriosos. No entanto, o seu sucessor, Antônio de Albuquerque Coelho Carvalho foi autorizado por uma carta régia de 22 de agosto de 1709, a proclamar a anistia geral em Minas Gerais, exceto para os dois principais líderes: Manuel Nunes Vianna e Bento do Amaral Coutinho (7).

Em fevereiro de 1709, Coelho de Carvalho foi nomeado governador de São Paulo, podendo atuar mais eficazmente na pacificação, a qual foi finalmente alcançada em dezembro de 1709.

Apesar do conflito, os impostos foram arrecadados na região das minas e o comércio continuou a enriquecer o porto do Rio de Janeiro, a ponto de atrair os ataques dos corsários franceses Du Clerc e Du Guay-Trouin. Em 1710, este último forçou a cidade a capitular, cobrando um resgate de 610.000 cruzados ouro, 100 caixas de açúcar e 200 cabeças de gado. Os moradores estavam suficientemente prósperos para atender rapidamente a essas exigências do invasor e até mesmo para comprar as mercadorias entregues e confiscadas por Du Guay Trouin.

Nas primeiras décadas do século, o ouro era contrabandeado para o Rio de Janeiro, Bahia e Recife e frequentemente usado no comércio ilegal com a África Portuguesa ou com negociantes holandeses e ingleses na Costa da Guiné, apesar das alfândegas internas e do controle militar das fronteiras dos distritos mineiros e diamantíferos. Navios da Índia faziam escala no Rio de Janeiro e Salvador onde vendiam contrabando de artigos de luxo tais como laca e porcelana.

---

(6). — André João Antonil (pseudônimo de Giovanni Antônio Andreoni S. J.), *Cultura e Opulência do Brasil por suas Drogas e Minas*, Lisboa, 1711.

(7). — Charles Ralph Boxer, *The Golden Age of Brazil*, The University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1962, p. 45 e 49.

As medidas restritivas da Coroa para impedir que navios estrangeiros ancorassem no porto, beneficiavam os negociantes portugueses da metrópole e da colônia. Os mercadores nacionais com a conivência das autoridades locais conseguiram eliminar as famílias de mercadores holandeses e ingleses que podiam residir na Bahia, Rio de Janeiro e Recife, segundo os tratados do século XVII.

O Tratado de Methuen (1703), considerado responsável pelo declínio das manufaturas de tecidos em Portugal, não destruiu a prosperidade do comércio. Os negociantes portugueses conseguiram limitar as concessões feitas aos britânicos e manter o monopólio do intercâmbio com o Brasil. Em outubro de 1716, os comerciantes britânicos em Portugal reclamavam que só havia três casas de comércio inglesas na Bahia e uma no Rio de Janeiro e que o governador da capitania do Sul tinha proibido que outra casa se estabelecesse, apesar dos tratados que permitiam a existência de quatro empresas dessa nacionalidade em cada um dos três principais, portos do Brasil. Os portugueses alegavam que os ingleses estavam envolvidos no contrabando de ouro e escravos.

Por volta de 1730, os comerciantes britânicos em Lisboa e no Porto praticamente só comerciavam com o Brasil por intermédio de negociantes portugueses destes portos (8). Os comerciantes tinham certamente uma boa participação nos lucros do ouro, do suprimento dos mercados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, fornecendo crédito e arrematando os contratos de arrecadação dos impostos das alfândegas internas.

Em 1742, a Coroa decidiu por em hasta pública um só contrato para as alfândegas de todas as rotas oficiais para o distrito mineiro. Esse contrato revela que as alfândegas mais rendosas eram as das estradas velha e nova de Minas Gerais e São Paulo o que indica que o Rio de Janeiro era a principal via de entrada e saída dessa região. O contratante pagou à Coroa 737.74080 kg de ouro por ano pelas rotas nova e velha que comunicavam as minas com o Rio de Janeiro via São Paulo, e 501.35040 pelas trilhas da Bahia e Pernambuco, 221.18400 de Goiás, 36.86400 de Cuiabá, 7.3728 de Paranaguá e Paranapanema. Os contratos subsequentes mantêm a mesma diferença a favor do Rio de Janeiro, se bem que as somas totais tenham baixado na dependência da queda da produção aurífera. De 1765 a 1767, a monarquia teve de assumir a administração das alfândegas por não encontrar contratante.

---

(8). — Charles Ralph Boxer, *Brazilian Gold and British Traders in the First Half of the Eighteenth Century*, in "The Hispanic American Review", v. XLIX, n° 3, August 1969, p. 462.

Os direitos sobre as mercadorias de consumo vital, como, alimentos ou bens de produção eram elevados, enquanto que os artigos de luxo estavam sujeitos a taxas baixas. No entanto, mesmo nas mercadorias de primeira necessidade havia uma margem alta de lucro. Em meados do século, um alqueire de sal custava 720 réis no Rio de Janeiro, pagava 750 réis na alfândega, mas era vendido por 3\$600 réis em Minas Gerais. Um quintal de ferro manufaturado valia de 4\$800 a 6\$000 no Rio de Janeiro, estava sujeito ao imposto de 4\$500 réis e obtinha 14\$000 nos mercados de Minas (9). Em 1742, o contratante Francisco Gomes Ribeiro, um residente do Rio de Janeiro, obteve o contrato do suprimento de carne para Minas Gerais, o que estimulou a criação de gado nos Campos dos Goitacazes e beneficiou os comerciantes do Rio de Janeiro.

A população escrava de Minas Gerais é estimada em 100.141 pessoas, tendo como base para o cálculo o imposto *per capita* que começou a ser cobrado em 1735. Seria provavelmente maior se levássemos em consideração o interesse dos proprietários de evadir o fisco, declarando um número menor de escravos do que o real. Quando as Câmaras das vilas de Minas protestaram contra esse encargo, comentaram que as mercadorias eram recebidas sob consignação com prazo de 4 a 5 anos. Esse sistema de venda à crédito por parte dos comerciantes do Rio de Janeiro, da Bahia e de Pernambuco contribuía para o crescente endividamento dos consumidores mineiros. Os comerciantes também ficavam prejudicados com a capitação, pois teriam de pagar pelos escravos que estivessem em suas mãos. No período do apogeu do ouro, havia três frotas regulares entre a metrópole e os portos do Rio de Janeiro, de Salvador e do Recife, além de uma frota secundária que se destinava ao Maranhão e Pará. Um códice de entradas e saídas das frotas, de 1739 a 1763, demonstra o movimento desses portos. Nesses anos, 1.539 navios mercantes, 110 vasos de guerra, avisos e *yachts* entraram em Lisboa provenientes do Brasil e do Oriente. A média de entradas de navios mercantes foi de 61.5. A flutuação do movimento de embarcações seguiu um ritmo de ciclos de curta duração, geralmente anuais. Em 1739, o número de navios em circulação atingiu um mínimo e em 1740 um máximo.

Ao comércio do Oriente correspondem apenas 43 embarcações destinadas a Lisboa, das quais 28 fizeram escala na Bahia e na África. Uma média de 22.9 entradas em Lisboa eram de navios provenientes da Bahia, dos quais 21.6 eram mercantes e os demais de guerra ou

---

(9). — Myriam Ellis, *Contribuição ao Estudo do Abastecimento das Áreas Mineradoras do Brasil, século XVIII*. Ministério da Educação e Cultura, Rio de Janeiro, 1961.

avisos. O Rio de Janeiro tinha uma participação menor com uma média de 14 navios mercantes entrando em Lisboa por ano. Se incluirmos a média das entradas de navios de guerra que transportavam de preferência o ouro, 4 *yatches* e 4 avisos, a média global do Rio de Janeiro se eleva a 15. Durante o período em estudo, houve 35 entradas em Lisboa de navios de guerra oriundos do Rio de Janeiro e 24 do de Salvador, provavelmente por causa da exportação de ouro. Quanto às saídas de Portugal para os portos do Brasil, a participação do Porto se limitava a 156 navios. O Livro de entradas e saídas não dá indicação da carga e a classificação de barcos segundo o tipo de velame dificulta a tarefa (10).

Outra fonte fornece a carga de uma frota de 1740 que partia do Rio de Janeiro para Portugal. Compunha-se de 224.152 1/2 cruzados em moeda do governo, 9.971.886 de proprietários particulares, 3.213.696 cruzados em pó de ouro e barras da Coroa, e 1.669.883 cruzados em pó de ouro e barras dos súditos particulares, 2.185 3/4 oitavas, 6 grãos, 6 avos e 2.186 3/4 oitavas de brilhantes. O capital em ouro totalizava 13.784.655 cruzados e 294 réis. As outras mercadorias eram:

3.057	baus de açúcar
640	caixas de açúcar
247	pães de açúcar
41.305	peles não curtidas
4.746	peles
1.043	pranchas
692	duzias de taboas de tapinhoen (usado para construção naval)
1.516	barris de mel e de farinha de mandioca
873	peças de madeira para construção naval
150	pipas de óleo de baleia
1.870	presas de elefante
1.753	troncos de Jacarandá
663	fardos de osso de baleia
311	sacos de lã
2.851	troncos de pau brasil

---

(10). — *Arquivo da Torre do Tombo*, "Livro de Lembrança das Entradas e Saídas das Frotas Portuguesas e outros navios para a América e outros Estados da Índia", *Junta do Comércio*, Caderneta 467, nº 74, código de 158 fólios; Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *As Frotas do Brasil*, *Jahrbuch für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Latein Amerikas*. Volume 4, Universität Köln, Böhlau Verlag, Köln, 1967, p. 465 a 488.

1.191 varas de mangle para treillis  
860 lanças de coches  
230 escravos (11).

Essa carga foi transportada por 20 navios mercantes (a média do Rio de Janeiro para Lisboa) e 2 navios de guerra. No término do período de 28 anos de que trata o livro de entradas e saídas, o valor da carga deve ter diminuído em consequência do declínio da mineração. Esse registro demonstra que as frotas funcionaram regularmente, eram bem protegidas e compostas, nessa época, por navios cujos proprietários e comandantes eram portugueses.

As importações de Portugal consistiam em bacalhau, azeite de oliva, arroz, farinha de trigo, vinagre, sal, cachaça, cebolas, tecidos, instrumentos, produtos europeus re-exportados, tais como tecidos de luxo, renda, passemanaria da França, lãs, equipamentos para engenhos e minas, ferragens, cutelaria, vestimentas, laticínios da Inglaterra e da Dinamarca, porcelana e sedas do Oriente.

O intercâmbio com a África se fazia através das escalas na África das frotas oficiais, mas principalmente por meio de navios de menor porte, construídos no Rio de Janeiro. Além dos escravos, que constituíam a base desse tráfico, importava-se marfim, cera, sulphur, óleo vegetal e certos tipos de roupa. Exportava-se para a África açúcar, carne-seca, farinha de mandioca, aguardente, pólvora e tabaco. Do Oriente vinham diretamente para o Rio de Janeiro artigos de luxo: laca, sedas e porcelana, e as vezes produtos da África, pois os navios provenientes da Índia Portuguesa faziam escala na África.

O comércio de cabotagem se expandiu consideravelmente na primeira metade do século XVIII, graças ao estímulo proporcionado pelos novos mercados internos surgidos na zona de mineração. Tradicionalmente, Buenos Aires era a abastecedora de peles, banha, carne-seca, trigo e sobretudo prata. O Rio de Janeiro fornecia ao Prata escravos, açúcar, cachaça, mandioca e em época mais recente, aniz e tecidos de algodão rústicos.

O comércio com a Bahia e Pernambuco apresentava nessa época, uma balança favorável ao Rio de Janeiro que exportava mandioca, feijão, milho, cachaça, queijo de Minas Gerais, toucinho e na segunda metade do século, trigo e arroz em troca de cocos e tabaco. As capitânicas do Nordeste, na medida em que se iam especializando cada

---

(11). — Charles Ralph Boxer, *The Golden Age of Brazil*, p. 351-352 (Biblioteca Municipal de São Paulo, códice Costa Mattoso, impresso, fólio 505).

vez mais na economia de plantação, necessitavam importar os generos básicos de alimentação e viam-se forçadas a remeter capital em moedas para saldar o *deficit* da balança comercial, suprimindo a permanente escassez de meio circulante no Rio de Janeiro. A região de Campos e o Rio Grande do Sul forneciam carne e Santa Catarina peixe fresco à praça do Rio de Janeiro.

Os ataques franceses, a necessidade de proteger as minas, a crescente evasão fiscal, o incremento do contrabando, a aspiração de expandir a soberania portuguesa à bacia do Prata parecem ter sido os principais fatores que levaram a monarquia a ampliar a jurisdição do Rio de Janeiro à zona das minas e ao sul da colônia. Essa política não chegou a ser claramente formalizada, mas resultou de medidas graduais, pragmáticas.

No fim da guerra de Sucessão da Espanha, Portugal obteve o reconhecimento da posse da bacia Amazônica e da colônia do Sacramento. Gomes Freire de Andrada foi nomeado governador e capitão general da capitania do Rio de Janeiro em 23 de abril de 1733, e a sua administração corresponde ao período de expansão do poder dessa capitania. Em 3 de janeiro de 1735, ele foi designado governador de Minas Gerais e encarregado de implantar o imposto *per capita* nessa região. No ano seguinte, estava de volta ao Rio de Janeiro, após concluir essa tarefa com o propósito de organizar a defesa da colônia do Sacramento que estava cercada há mais de um ano pelas forças espanholas. Essa ameaça ao império português estimulou a ocupação do Rio Grande do Sul em 1737, para consolidar as fronteiras. Nessa ocasião, Gomes Freire de Andrada recomendou à Coroa que todo Brasil Meridional fosse subordinado à administração do Rio de Janeiro. Ele salientou que a Colônia tinha ficado desde o início sob a jurisdição do Rio de Janeiro e o porto de Santos de 1711 a 1720. Uma Provisão Régia de 11 de agosto de 1738, transferiu a ilha de Santa Catarina e o Rio Grande, da capitania de São Paulo para a do Rio de Janeiro e a Provisão de 4 de janeiro de 1742, colocou a cidade de Laguna e seu termo (da baía de Garoupas para o sul sem limite definido) sob o governo do Rio de Janeiro. Finalmente, uma Provisão de 11 de setembro de 1748 estabeleceu que os governadores e comandantes da colônia do Sacramento, Rio Grande, ilha de Santa Catarina e Santos ficavam subordinados ao Capitão General do Rio de Janeiro. As novas áreas de mineração de Goiás e Mato Grosso também passaram a ser supervisionadas por Gomes Freire de Andrada a partir de 1748. De 1733 até a sua morte em 1763, ele acumulou os cargos de governador e capitão general do Rio de Janeiro, com os de governador de Minas de 1735 em diante, de governador de São Paulo de 1737 a 1739, que foi convertida em Comarca do Distrito do Rio de Janeiro. Em



1750, Gomes Freire de Andrada determinou que a aldeia de São Francisco do Sul e seu termo fossem destacados de São Paulo e incorporados à Santa Catarina. Esta vasta área do oeste e do sul da colônia, dependente administrativa e comercialmente do Rio de Janeiro, compreendia a maior parte da população do Brasil. Em 1749, a população de Santa Catarina foi estimada em 4.197 pessoas concentradas numa estreita faixa litorânea. A atividade básica era a agricultura de subsistência complementada pela pesca e produção de farinha de mandioca, salga de peixe, preparação de fibras e óleo de baleia para consumo local e para exportação. Um relatório de 1753, referia-se a 6.336 pessoas que comungavam na ilha e na costa adjacente. Esse dado serve de base para o cálculo de cerca de 7.200 habitantes da região. Na década de 1770, a população atingia a 10.000 pessoas, aproximadamente 0.6% da população da área colonizada do Brasil (12). No final desse decênio, o Rio Grande de São Pedro ainda se limitava, à periferia da lagoa dos Patos e ao curso inferior dos rios Jacuí e Guaíba. O censo mais antigo foi o de 1780, que dá uma população de cerca de 20.000 (1.3% da população total do Brasil colonizado).

A Câmara Municipal da Laguna ao lutar pela ocupação efetiva do Rio Grande de São Pedro salientava a fertilidade e bom clima da região, as qualidades do porto natural da lagoa dos Patos, a abundância de gado selvagem entre a lagoa e as baías de Maldonado e Montevideo e acenava com a possibilidade da existência de metais preciosos na zona das Sete Missões Jesuíticas.

Gomes Freire de Andrada numa carta ao rei de 16 de novembro de 1737, se queixava da falta de recursos para manter a Colônia do Sacramento, abastecer as povoações do Rio Grande de São Pedro, suprir os navios de guerra da Coroa que faziam escala no porto do Rio de Janeiro (13). No entanto, num curto espaço de tempo a situação se invertia e o Rio Grande e Santa Catarina passavam a fornecer gêneros alimentícios aos mercados do Rio de Janeiro e de Minas Gerais.

A população de Minas Gerais foi estimada em 30.000 habitantes em 1709. No período de 1772 a 1782, quando já tinha passado o auge da produção aurífera, a população se elevava a 320.000 mora-

---

(12). — Dauril Alden, *Royal Government in Colonial Brazil*. University of California, Los Angeles, 1968, p. 72-73. Dauril Alden, *The Population of Brazil in The Late Eighteenth Century — A Preliminary Study*, *Hispanic American Historical Review* v. 43, p. 175 a 205.

(13). — Dauril Alden, *Royal Government in Colonial Brazil*, p. 313 (pé de página).

dores, aproximadamente 20.5% do total da colônia. Goiás e Mato Grosso tinham nessa época, cerca de 55.500 (3.5%) e 21.000 (1.3%) habitantes, respectivamente. Inversamente, São Paulo sofreu uma perda de população em benefício das zonas mineiras, ficando com apenas 117.000 (7.5% do total).

A capitania do Rio de Janeiro tinha aproximadamente 216.000 habitantes, 13,87% do total. A prosperidade desse porto já estava perfeitamente consolidada em meados do século XVIII.

Em 1711, Alphonse Beauchamp (14) relatava que a população da capitania era de 20.000 e que em 1713, somente a do porto do Rio de Janeiro se elevava a 12.000. Em 1748, um oficial do navio de guerra francês *L'Arc en Ciel*, escrevia nas suas memórias de viagem que a guarnição do Rio de Janeiro consistia de 800 a 900 soldados de infantaria, 100 granadeiros, 2.000 milicianos. Elogiava a abundância de frutas, legumes, peixe, porco, carne de vaca, carneiro, galinha, patos e gansos. O visitante ficou surpreendido com a frugalidade das refeições da elite branca que era baseada na farinha de mandioca, especiarias, peixe seco, frutas e vinho do porto, e que contrastava com o luxo das roupas feitas de tecidos de trama de fios de ouro e prata ou de seda, importados da França. Ele descreveu a cidade, como se desenvolvia a partir de uma praça central, cobrindo uma superfície de uma meia légua e tendo na sua maior parte ruas estreitas, irregulares, ladeadas de casas de um andar. O abade Nicolas Louis de la Caille que permaneceu mais de um mês na cidade, em janeiro e fevereiro de 1751, ao contrário de seu conterrâneo, ficou impressionado com as ruas regulares e belas, as casas de pedra e tijolo e as janelas e portas de gelosia. Elogiou as Igrejas que apesar de não terem bastante altura, eram decoradas no interior com frisas, altares laterais e balcões na nave principal. A praça em frente ao porto era espaçosa e harmoniosa e a magnífica baía perfeitamente defendida por sete fortalezas: duas na entrada, duas no meio e três na parte mais retirada. A terra era fértil e havia abundância de laranjas, limões, bananas, goiabas, cocos, mangas e cajús. Os gêneros básicos de alimentação eram a farinha de mandioca e o peixe. De La Caille estimou a população em 50.000 habitantes (15).

René Courte de la Blanchardière que esteve no Rio de Janeiro de dezembro de 1748 a janeiro de 1749, também apreciou a arquitetura,

---

(14). — Alphonse Beauchamp, *Histoire du Bresil*. Paris, 1815, v. 3, p. 396.

(15). — Abbé Nicolas Louis de la Caille, *Journal Historique*. Paris, 1763, p. 119-134.

as residências, as ruas regulares, mas achou que as igrejas eram "bien dorées en dedans mais remplies de colifichets". As tropas regulares atingiam a 1.800 homens bem vestidos e treinados. A elite se apresentava elegantemente vestida, acompanhando a moda francesa, as mulheres só apareciam em público nas igrejas e transitavam nas ruas em cadeiras ou redes seguidas por uma procissão de escravos domésticos negros. O viajante francês notou a abundância de aves domésticas, peixes, frutas tropicais e uvas (16).

De 1750 a 1777, o comércio do Rio de Janeiro entrou numa fase de declínio. A política mercantilista de Pombal agravou os problemas dos negociantes locais que sofriam o efeito da crise da mineração e da guerra de Portugal com a Espanha. Em dezembro de 1763, o Conde da Cunha informou à Coroa que o tesouro estava vazio e a dívida do Estado na colônia se elevava a 218.131.976 réis. O vice-rei do Brasil, Dom Luis de Almeida Portugal, relatava que em 1769, as dívidas da Coroa atingiam 3.000.000 cruzados ou 1.200.000 réis e alguns credores não tinham recebido pagamento algum nos últimos sete anos. Em 1771, o valor da dívida era de quatro milhões de cruzados. Cinco anos depois, o Marquês de Lavradio avisava à Corte que estava planejando levantar um empréstimo de 200.000 cruzados no Rio de Janeiro e se não conseguisse obter essa soma seria forçado a recorrer à renda do quinto para atender as despesas da Coroa. Na década dos setenta, os bens imóveis dos Jesuítas expropriados foram vendidos pela Coroa para satisfazer as despesas orçamentárias (17). A crise financeira teve um efeito desastroso sobre o comércio do Rio de Janeiro. Em 1763, o sistema de frotas foi abolido pela Coroa devido a queda das exportações do ouro e ao alto custo do comboio. Nessa ocasião, Pombal reforçou as medidas de controle ao contrabando, extinguiu o imposto de capitação e restaurou o sistema do quinto. No entanto, o declínio da produção do ouro persistiu e, de 1765 a 1767, a monarquia não conseguiu arrendar as alfândegas do distrito mineiro. Estima-se que entre 1760 e 1777, o valor das exportações de ouro caíram de £. 4.800.000 para £ 3.000.000 (18).

---

(16). — René Courte de la Blanchardière, *Nouveau Voyage fait au Perou*, Paris, 1757, p. 177-192.

(17). — Dauril Alden, *Royal Government in Colonial Brazil*, p. 313, 343.

(18). — Charles Ralph Boxer, *Brazilian Gold and British Traders in the First Half of the Eighteenth Century*, in "Hispanic American Historical Review", vol. XLIX, n° 3, agosto 1969, (Portugal estava com uma balança comercial desfavorável com a Inglaterra e tinha que cobrir o déficit pela remessa de ouro. O valor do ouro exportado de Portugal para Falmouth era em média de um milhão de libras esterlinas por ano, no período de 1766 a 1769 e em 1764 atingia a soma de 1.186.714 libras esterlinas, exclusive as remessas dos particulares).

A Fundação de Companhias de Comércio monopolísticas visava estimular a produção e o comércio e liberar Portugal da dependência da Inglaterra. Apesar da preocupação de Pombal com a autonomia do império português, os capitalistas estrangeiros eram aceitos como acionistas nas Companhias do Prão-Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba e dos Vinhos do Alto Douro. Os estatutos dessas companhias autorizavam o frete de navios estrangeiros e proibiam navios portugueses que não pertenciam a acionistas de participar do comércio das regiões reservadas. Somente os acionistas com 5.000 ações ou mais participavam da eleição do diretor e do governo das Companhias. Os pequenos acionistas eram apresentados por reduzido número de membros na administração. A instituição da Junta do Comércio também prejudicou a livre empresa. Os estatutos da Junta que datam de 1756, davam a esse órgão o controle das alfândegas, das frotas e da cobrança dos impostos e fretes, além da jurisdição sobre processos mercantis.

A instalação do aparelho burocrático do governo central da colônia no Rio de Janeiro, em 1763, contribuiu para um cumprimento mais estrito das leis régias que limitavam as atividades comerciais. O Conselho de Economia recebeu amplos poderes para elaborar o orçamento e rever os métodos de contabilidade. As Mesas de Inspeção foram estabelecidas no Maranhão, Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro em abril de 1751, contando com uma equipe de três inspetores e dois secretários. Os superintendentes do ouro foram incumbidos da função de inspetores no Rio de Janeiro e na Bahia. Faziam parte das Mesas de Inspeção um comerciante exportador de tabaco ou açúcar, um lavrador (pequeno proprietário que supria cana ao engenho do grande proprietário) e um grande fazendeiro possuidor de engenho, escolhidos pela Câmara Municipal. No entanto, a Câmara já não representava nessa época, os interesses dos negociantes, dos fazendeiros e dos lavradores devido à política centralizadora da Coroa iniciada a partir de 1750. A criação de juizes de fora nomeados pelo rei e a subordinação estrita das Câmaras aos tribunais de apelação da monarquia anularam a autonomia municipal.

As Mesas de Inspeção deviam promover a maior produtividade de agricultura tropical e do beneficiamento do açúcar e do tabaco, introduzindo nova tecnologia, controlando o contrabando, punindo os defraudadores do fisco, fixando os preços dos principais artigos de exportação, supervisionando o cais e os embarques de carga. Os comerciantes também se sentiam ameaçados pela Ordem Régia determinando o estabelecimento de Casas de Fundição em Vila Rica, Salvador, Rio das Mortes, Cerro Frio e Cuiabá (março de 1751) e pelo fechamento de quase todas as lojas no distrito diamantífero de Cerro Frio.

As Casas de Fundição limitaram a circulação de ouro em pó, o que prejudicava não só o comércio ilegal como o legal. A proibição do exercício da profissão de ourives no Rio de Janeiro fazia parte da mesma política.

As Mesas do Bem Comum e as Câmaras Municipais em Portugal e no Brasil protestaram contra essas medidas.

Os comerciantes da Mesa do Bem Comum da Bahia apresentaram um memorial ao rei atacando a Companhia do Grão-Pará e Maranhão e as Casas de Fundição. Queixavam-se de que a Companhia elevava os preços dos produtos importados, não supria adequadamente os mercados locais, de mercadorias e escravos e cobrava fretes exorbitantes.

De acordo com os estatutos das Companhias de Comércio, elas só podiam vender por atacado. Produtores e comerciantes locais podiam vender a retalho e usar navios das Companhias, pagando frete e seguro. Na prática, as Companhias, devido ao monopólio do transporte, discriminavam na escolha da carga, negando espaço ou elevando o frete e o seguro.

A Mesa do Bem Comum da Bahia foi fechada em 24 de agosto de 1757, e os membros dessa instituição foram processados e condenados (19).

Dentro da mesma linha política de absolutismo monárquico e mercantilismo foram tomadas medidas de restrição à liberdade do comércio inter-colonial. O alvará de 19 de junho de 1772 proibia que os navios que regressassem da Ásia fizessem escala em Luanda e Angola e vendessem artigos da África ou do Oriente nos portos do Brasil, outras medidas limitavam o comércio direto de escravos e demais produtos da África com o Brasil. Somente as ilhas portuguesas do Atlântico permaneceram com o direito de intercâmbio direto com o Brasil, pelo alvará de 20 de julho de 1758 (20).

Jorge Borges Macedo julga que a política de Pombal visava converter a aristocracia rural da metrópole numa classe comerciante, criando estímulos para o investimento de capitais nessa atividade (21). Pombal fundou cursos de comércio, a fim de dar melhor *status* social à atividade mercantil e criou condições privilegiadas para os investidores nas grandes Companhias Comerciais.

---

(19). — Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *Alguns Aspectos da História da Mesa do Bem Comum*, V Colóquio Internacional de Estudos Luso-Americanos, Coimbra, 1965.

(20). — Eulália Maria Lahmeyer Lobo, *Processo Administrativo Ibero-Americano*, Biblioteca do Exército, Rio de Janeiro, 1962, p. 491 a 545.

(21). — Jorge Borges Macedo, *Situação Econômica no Tempo de Pombal*, *Alguns Aspectos*, Liv. Portuguesa, Porto 1957.

A política comercial do período de 1750 a 1777, se caracterizou pela proteção ao grande comerciante do reino, em detrimento do pequeno comerciante da metrópole e da colônia. Paralelamente, houve um declínio dos mesteres e das Câmaras Municipais e uma expansão da produção manufatureira em maior escala. Essas medidas visavam obter maior produtividade na agricultura de exportação (vinhos e produtos tropicais) e na manufatura e autonomia de Portugal em relação a Inglaterra no mercado internacional. No entanto, redundavam em maior dependência do investimento de capitais estrangeiros no império, nas atividades comercial e manufatureira.

Um documento anônimo sobre a decadência da América portuguesa, escrito em 1777 no Brasil, parece refletir o estado de espírito dos comerciantes locais (22).

A análise da situação do Brasil se inicia com a Bahia que ainda era a região mais populosa e brilhante da colônia. Exportava uma média de 168 baús de açúcar, a produção de tabaco e de couro estava em ascensão e o comércio com a Costa da Mina em pleno florescimento. Essa região não tinha sofrido as consequências da política de Pombal. O Rio de Janeiro que experimentara uma grande prosperidade durante o ciclo do ouro e o auge do tráfico negreiro com Angola fora profundamente afetado durante o reinado de D. José. Até 1759, a produção de ouro era em média de 130 arrobas por ano. No tempo da chegada das frotas, a praça do Rio de Janeiro ficava repleta de mercadores e as feiras duravam três meses e eram as maiores do mundo. O contrabando pela Colônia do Sacramento tinha contribuído com vários milhões de cruzados para a prosperidade do Rio de Janeiro. A Coroa recebia o quinto do ouro, vendia cargos públicos e aumentava os preços de arrendamento dos contratos das alfândegas internas da zona mineira. A Alfândega rendia por ano, em média, um milhão e oitenta mil cruzados. A capitania era grande produtora de açúcar, cachaça, arroz, anil, café de excelente qualidade, couros, óleo e barba de baleia, pau brasil e drogas medicinais. Com as reformas de Pombal, a prosperidade do Rio de Janeiro foi gradualmente desaparecendo e o volume do comércio de fazendeiros, exportadores e comerciantes se reduziu a metade. Os preços cobrados pela Companhia pelos escravos e mercadorias eram excessivos e muitos artigos importados inadequados à demanda local. A dívida dos negociantes do Rio de Janeiro com a Companhia se elevava a 1.020 contos, devido aos fretes

---

(22). — Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, — 28 — 25 — 11, *Discurso sobre a decadência em que se acha a nossa América relativas aos seus estabelecimentos e comércios, 1777* (Manuscrito).

e seguros altos e a escassez de suprimento que contribuíam para a inflação nesse porto.

A Companhia tinha exercido um poder tirânico em Pernambuco. A maioria das fábricas de sola fecharam, em contraste com a prosperidade reinante na Bahia que estava livre da ingerência da Companhia. Nesta capitania régia os engenhos, as fábricas de sola e atanados e as de tabaco estavam florescentes.

Um exemplo do efeito nefasto da política Pombalina era o do comércio do Rio de Janeiro com o Prata. Pombal estabeleceu um imposto de 1% sobre a prata importada da Colônia do Sacramento. Essa medida deve ter provocado uma atitude repressiva por parte da Espanha que tomou enérgicas medidas para suprimir o contrabando, antes tolerado. A Coroa portuguesa recebeu aproximadamente de 20.000 a 30.000 cruzados de impostos sobre a prata e perdeu 400.000 de imposto de consulado e de taxas alfandegárias sobre mercadorias importadas do Brasil pela Colônia do Sacramento e a comunidade do Rio de Janeiro cerca de 4.000.000 de cruzados com o declínio desse intercâmbio.

O primeiro vice-rei nomeado por D. José, abusivamente forçou os comerciantes do Rio de Janeiro emprestarem à Coroa 4.000.000 de cruzados e mandou para a prisão de Caconda, os recalitrantes. Os negociantes que ainda não tinham sido pagos ficaram sem capital de giro indispensável para as transações.

A produção de arroz estava em declínio e o inventor da máquina de descascar e polir o arroz não conseguira crédito em Portugal para continuar em atividade. O quinto régio estava reduzido a apenas 107 arrobas de ouro e os mineiros achavam-se em tal crise que não eram capazes de pagar as dívidas aos comerciantes do Rio de Janeiro. O contrato régio para a exploração de brilhantes causara uma decadência da exploração das pedras preciosas. As Companhias Comerciais criadas por Pombal não tinham capital para pagar as letras de câmbio no prazo nem para fornecer crédito à Coroa que via-se na contingência de solicitar empréstimos aos comerciantes. As Companhias também se revelaram incapazes de promover a renovação da marinha mercante porque, ao invés das Companhias congêneres da Inglaterra e da Holanda, não se engajaram na construção naval, preferindo fretar navios estrangeiros. Finalmente, prejudicavam a indústria nacional, importando manufaturas estrangeiras e os consumidores coloniais, trazendo mercadorias que não atendiam a demanda local.

O documento concluía que as Companhias de Comércio não tinham correspondido à expectativa oficial e ao contrário causaram graves prejuízos aos comerciantes portugueses,

Após esse período de crise, nota-se uma fase de recuperação das plantações e da exportação de produtos tropicais. Nas últimas décadas do século XVIII, a revolução no Haiti provocou o colapso da produção açucareira da ilha e contribuiu para a reabertura dos mercados europeus ao açúcar do império português.

Nos nove anos de 1790 a 1799, o preço do açúcar proveniente do Brasil se elevou no mercado de Amsterdão de 0,33 guilders para 0,81 (23). A exportação do algodão da colônia se beneficiou com o declínio dos concorrentes em consequência das guerras Napoleônicas e da independência dos Estados Unidos. Nessa década, a exportação do arroz de Carolina do Sul e do couro da bacia do Prata se reduziu, dando melhor oportunidade ao Brasil no mercado internacional.

De 1769 a 1778, o número de engenhos de açúcar em Campos quase dobrou, o número de escravos se elevou de 3.192 para 4.871 e a produção de açúcar teve um aumento de 235%. Entre 1775 e 1805, a exportação de açúcar pelo porto do Rio de Janeiro quadruplicou quanto ao volume e sextuplicou quanto ao valor (24). Nesse período, houve uma considerável expansão do cultivo do arroz, anil, café, fibras vegetais e da criação do bicho da seda na capitania do Rio de Janeiro.

Em 1781, a Coroa portuguesa proibia a importação de arroz da Carolina do Sul que era substituído pelo produto do Brasil. A exportação de arroz do Rio de Janeiro para o reino atingia a 176.000 arrobas em 1796. No Rio Grande do Sul foi iniciada com sucesso a plantação de trigo e a exportação desse cereal atingia a 94.000 alqueires por ano, sendo o Rio de Janeiro o principal mercado consumidor.

No final do século, o comércio floresceu em função desse renascimento agrícola.

Em 1791, 625 embarcações entraram no porto do Rio de Janeiro, das quais 38 de maior porte provinham de Portugal (22 de Lisboa, 15 do Porto e 1 da Figueira), 2 da Ilha de Faial, 16 da África (6 de Angola, 10 de Benguela).

A maioria dos navios do comércio de cabotagem (92) vinha do Rio Grande do Sul trazendo couros, carne, trigo, peixe e outros alimentos. 87 embarcações transportavam dos Campos dos Goitacazes para o Rio de Janeiro açúcar, mel, feijão e em menor escala arroz.

---

(23). — L. Amaral, *História Geral da Agricultura*, Companhia Editora Nacional, Coleção Brasileira, 1940. vol. 2, p. 216 a 217.

(24). — Dauril Alden, *Royal Government in Colonial Brazil*, p. 356 (nota de pé de página número 8).



Aproximadamente, o mesmo número era usado no tráfico de Parati com uma carga de toucinho, cachaça, tabaco, galinhas, chá, milho, peixe, arroz, feijão, café e mate. 69 embarcações entraram no porto do Rio de Janeiro com uma carga de cachaça, mel, açúcar, arroz, feijão, trigo, café, cebola, galinhas e goma da ilha Grande. Nesse ano, foram registrados na entrada do porto do Rio de Janeiro 27 navios de cada uma das seguintes regiões: Bahia, Rio de São João e Guaratiba.

A Bahia re-exportava para o Rio de Janeiro: vinho, sal, vinagre, bacalhau, manteiga provenientes do reino e exportava cocos de origem local, tendo uma balança desfavorável, saldada em moeda corrente. Guaratiba supria o Rio de Janeiro de amendoim, açúcar, milho, arroz, feijão, trigo, café, cebola, abóbora e animais domésticos. O pequeno porto do Rio de São João situado na área de plantação de cana dos Campos dos Goitacazes exportava principalmente açúcar. Santa Catarina figurava com 20 embarcações que traziam peixe seco (alimento básico da população escrava e livre e até usado na ração dos porcos), milho, feijão preto, trigo, café e goma; Cabo Frio com 18 que transportavam açúcar, peixe, feijão preto e contrabando de sal e Macaé com 12 carregadas de açúcar.

A capitania do Rio de Janeiro propriamente dita, estava em décimo lugar na lista de regiões de origem das embarcações destinadas ao porto do Rio de Janeiro com 11 entradas e suprimentos de açúcar, cachaça, couros e arroz. Em 1799, a capitania tinha 616 engenhos, incluindo 324 nos campos dos Goitacazes e 253 destilarias de cachaça.

Os portos de São Sebastião e do Recife aparecem com 10 entradas cada um, na estatística de 1791. O primeiro exportava açúcar, peixe, feijão preto, café, marmelada e goma; o segundo vinho, vinagre, bacalhau, sal, cera, couro, anil, madeira, algodão, óleo de peixe, cocos, milho. Em 1791, Pernambuco e Bahia exportaram para o Rio de Janeiro 68.500 cocos. De todos os pequenos portos, da costa da Bahia ao extremo sul da colônia, exceto os já mencionados, vieram 70 embarcações para o Rio de Janeiro nesse ano.

O comércio transatlântico era o mais importante. Faial exportava aguardente e vinho; Angola e Benguela 6.255 escravos, cera, óleo, enxofre, madeiras, marfim e sal e recebiam do Rio de Janeiro açúcar, arroz, trigo, carne seca, tabaco, toucinho, mandioca, cachaça, pólvora, armas e algodão (25). Segundo os dados sobre o comércio africano.

---

(25). — Arquivo do Estado da Guanabara, *Livro de Entradas das Embarcações neste Porto* (do Rio de Janeiro) 1793-1802, códice 293 f, cota 57-3-5; *Almanaque da cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1792*, in "Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro", vol. 266, janeiro-março 1965, p. 213.

obtidos por Herbert Klein, foram utilizadas 375 embarcações no tráfico negreiro entre Angola, Loanda e o Rio de Janeiro de 28 de julho de 1795 a 18 de março de 1811. 91% desse total era constituído por três tipos de navios: a corveta, o brigantim e o galeão, sendo que essa nomenclatura obedecia ao critério do velame. Quanto à capacidade de carga, era semelhante, uma média de 400 a 500 peças da África. Klein estimou que a importação de escravos em 1795, orçava em 11.000, baixou para 7.000 em 1798 e se elevou para 11.000, de novo, em 1800. A terceira zona de exportação de escravos para o Rio de Janeiro, após Angola e Loanda, era a Costa da Mina. Nesse período de expansão das plantações tropicais (1795-1800), o Rio de Janeiro recebia aproximadamente a metade de todos os escravos importados pelo Brasil. Klein calcula que o índice de mortalidade atingisse a 95 em 1.000 (26).

Em 1791, o Rio de Janeiro importava de Lisboa, do Porto e dos centros menores de Figueira e da ilha do Faial uma grande variedade de gêneros alimentícios, dentre os quais predominavam os seguintes: 3.378 pipas, 246 barris de vinho, 258 pipas de aguardente de uva, 268 pipas, 141 barris, 175 barriletes de óleo doce, 396 barricas, 218 barris de bacalhau, 21 barris de trigo, 97.752 alqueires de sardinhas, amendoas, ameixas, uvas, figos, biscoitos, especiarias, chá, manteiga, presunto, massas, chocolate eram importados em menor escala (27).

Portugal supria a colônia de ferramentas, utensílios domésticos, cutelaria, tecidos, vestimentas, artigos de luxo, equipamentos para a agricultura e para os engenhos. Nesse período, Portugal ainda usufruía do monopólio do comércio com o Brasil. Em 1791, por exemplo, somente 10 navios estrangeiros ancoraram no porto do Rio de Janeiro.

Em 1793, constam do registro de entradas no Rio de Janeiro: 27 navios de Lisboa e o Porto, 2 do Faial, 1 da ilha de São Miguel, 1 de Viana, 12 de Angola e 18 de Benguela, 536 do comércio de cabotagem da própria colônia. Dos 11.679 escravos embarcados na África com destino ao Rio de Janeiro chegaram 10.544 neste porto (28).

---

(26). — Herbert Klein, *The Trade in African Slaves to Rio de Janeiro, 1795-1811*, in "The Journal of African History", vol. X, nº 4, 1969. Cambridge University Press, p. 533 a 541.

(27). — *Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1792*, in "Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro", vol. 266, janeiro-março, 1965, p. 211, 212.

(28). — *Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1792*, in "Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro", vol. 266, janeiro-março, 1965, p. 281 a 282,

As importações se assemelhavam às de 1791, apenas observa-se que uma maior proporção da carga veio em navios estrangeiros. Em 1799, essa tendência se acentuou, o número de navios portugueses que ancoraram no Rio de Janeiro diminuiu consideravelmente e o de estrangeiros, sobretudo espanhóis, aumentou (29). O declínio do comércio nesse ano, está ligado a insegurança decorrente das guerras napoleônicas. Essa crise era em parte compensada pela expansão do intercâmbio do império português com os Estados Unidos, recém-independentes. Os navios norte-americanos representavam 15% do tráfico de Lisboa, trazendo madeira e trigo em troca de vinho e frutas. As ilhas de Cabo Verde, Madeira e Açores eram escalas obrigatórias nessa rota. Aliás, Carolina do Sul exportava arroz diretamente para a península ibérica desde o tempo colonial. O Rio de Janeiro recebia dos Estados Unidos carne salgada, móveis, resina, alcatrão, e trigo diretamente ou através do reino.

As balanças comerciais existentes, das últimas décadas do século XVIII, mostram que o grande beneficiado com o renascimento da agricultura tropical e das exportações foi Portugal.

Em 1776, as colônias tinham um *deficit* de 1.657.137.798 cruzados no comércio com a metrópole e Portugal apresentava um *deficit* de 4.488.190.386 no intercâmbio com os outros países, sendo a dívida maior com a Inglaterra. O Rio de Janeiro estava com uma balança desfavorável em relação a Lisboa, de 866.827.095 cruzados e em relação ao Porto, de 467.180.487 cruzados.

De 1775 a 1783, manifestou-se uma tendência para o *superavit* no comércio do império português com as demais nações. Vitorino Magalhães Godinho julga que essa tendência se consolidou a partir de 1786 (30). Em 1796, Portugal ainda tem um saldo positivo de 8.641.212.025 réis; mas no ano seguinte, apresenta um *deficit* de 6.688.299.573 réis; em 1798, um pequeno *superavit* de 811.000.000 réis e em 1797, um *deficit* de 5.167.000 réis, devido às guerras na Europa.

A principal causa da expansão do comércio português foi o aumento das exportações do reino para o Brasil que se elevaram de

---

(29). — *Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1792*, p. 211, 212; *Almanaque Histórico da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, 1799*, in "Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro", vol. 267, abril-junho, 1965, p. 197 a 198. Em 1791 foram registradas 10 entradas de navios estrangeiros e em 1799, 27. O número total de entradas de navios portugueses baixou de 625 para 346.

(30). — Vitorino Magalhães Godinho, *Prix et Monnaies au Portugal*, Armand Collin, Paris, 1966, p. 272.

13.000.000 de cruzados de 1798 a 1799. As exportações da metrópole para o Brasil, em 1799, excederam de 8.000.000 de cruzados o total das exportações para todo o império português em 1798. O Brasil converteu-se, nessa época, no principal mercado para as manufaturas portuguesas que representavam 6.106.000 cruzados em 1796; 7.160.000 em 1797; 10.329.000 cruzados em 1798; 14.080.000 em 1799.

A participação do Brasil na exportação total de Portugal era vital. Em 1796, os produtos de exportação do império, exclusive a América portuguesa, valiam 9.119.000 cruzados, os do Brasil 24.709.000. Em 1797, as proporções eram respectivamente as seguintes: 8.930.000 e 16.973.000 cruzados; em 1798, 11.819.000 e 22.203.000; em 1799, 12.197.000 e 25.506.000.

Do fim da década dos 70 ao fim do século XVIII, houve uma transformação na qualidade das exportações do Rio de Janeiro para Portugal, novos produtos tais como: anil, arroz, café, algodão aparecem na pauta das exportações e o açúcar aumentou consideravelmente em valor e volume. Em 1777, os valores em cruzados das exportações do Rio de Janeiro para Lisboa eram os seguintes: açúcar refinado (114.155.650 cruzados), açúcar mascavo (18.831.750), cachaça (3.330.000), arroz (3.669.760), óleo de baleia (16.068.800), espermaceti (3.477.600), barbatanas de baleia (18.305.000), atadados (53.298.200), conssoeiras (1.272.000), goma (7.647.600), óleo de espermaceti (5.388.800), taboas e troncos (1.409.000) e aduelas, anil, cabelo, espermaceti, farinha de mandioca, melação em pequeno volume, totalizando a soma de 249.799.160 cruzados.

O Rio de Janeiro importou de Lisboa: 638.755.674 cruzados de mercadorias, tendo um *deficit* de 388.956.514. A exportação para o Porto atingiu apenas a 43.469.575 cruzados, resultando num *deficit* para o Rio de Janeiro de 411.458.934.

Em 1776, o Rio de Janeiro também tivera em saldo negativo no comércio com Lisboa de 866.827.095, exportando 265.819.930 cruzados e importando 1.132.647.025 e com o Porto de 467.180.487, exportando 88.921.670 e importando 556.102.157.

Em 1796, o valor total das exportações para Lisboa se elevava a 2.754.913.413 e o das importações aumentara em proporção insignificante para 1.436.931.253, resultando num *superavit* de .... 1.317.981.160 (31).

---

(31). — Arquivo do Ministério das Obras Públicas, Lisboa, *Balança Geral do Reyno de Portugal com os seus domínios, 1776-1777*, SGC 5-1; Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, Rio de Janeiro, *Balança Geral do Reyno de Portugal com os seus domínios*, 1796, 11, 4, 20.

As exportações de Lisboa para o Rio de Janeiro eram classificadas nas seguintes categorias principais: gêneros alimentícios . . . . 211.625.209, lãs 239.666.057, linhos 198.052.649, sedas 46.471.820, artigos produzidos no reino 369.312.259, artigos do Oriente 195.532.628, artigos do Oriente importados através da Casa da Índia 48.406.148, metais 74.278.695, drogas (tintas, minerais, sais, raízes, etc.) 13.274.062, miscelânea (alcatrão, alcatrão não mineral, porcelana inglesa, livros, leques, resina) 13.306.500, papel 14.534.544 e outros produtos não especificados. O total das exportações em 1796 era de 1.436.931.253.

O Rio de Janeiro importava do Porto 918.893.147 de produtos similares aos provenientes de Lisboa e exportava para aquele mercado 947.269.308, tendo um saldo de 28.376.161 em 1796. As importações de Vianna eram no valor de 5.288.330 e da Figueira de 113.063.306 e o Rio de Janeiro não exportava para essas praças. A balança positiva global para o Rio de Janeiro foi de 1.288.011.685 em 1796.

Em 1797, o Rio de Janeiro importou mercadorias nos seguintes valores de Lisboa 2.772.676.383, do Porto 892.272.207, de Figueira 56.319.716 e exportou para Lisboa 576.954.902, para o Porto 892.272.207, e para Vianna 16.982.350, não exportando para a Figueira, o *deficit* foi de 2.805.549.853 (32).

Em 1798, as importações de Lisboa eram no valor de . . . . 2.142.589.128 e as exportações no valor de 3.298.572.672, resultando um *superavit* para o Rio de Janeiro de 1.155.983.544. As importações do Porto eram de 1.181.018.686 e as exportações de 1.419.145.610, ficando um *superavit* para o Rio de Janeiro de 238.096.924, as importações de Vianna eram de 36.556.490 e da Figueira de 53.182.100, não havendo exportações para estes dois últimos portos. A balança positiva para o Rio de Janeiro foi de 1.304.341.878 nesse ano. As remessas de ouro de particulares, inclusive mercadores do Rio de Janeiro, atingiu a soma de . . . . . 1.208.671.522.

---

Os valores dos produtos de exportação do Rio de Janeiro eram os seguintes: açúcar refinado 571.844.700 cruzados, açúcar mascavo 64.257.500, couro 151.985.040, anil 104.796.160, óleo e barbatanas de baleia 35.469.600, ipecacuanha 25.632.000, arroz 23.241.000, café 19.795.050, cachaça 15.988.000, goma 10.665.200, vários tipos de produtos de madeira (troncos, taboas, barris, aduelas) 3.788.850, algodão 1.674.400.

(32). — Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, Rio de Janeiro, *Balança Geral do Reino de Portugal com os seus Domínios*, 1797, 11, 4, 21.

Em 1799, os valores das exportações foram os seguintes: para Lisboa 3.909.290.760, para o Porto 598.612.010. Os das importações elevaram-se a 4.556.641.222 de Lisboa; 1.961.174.961, do Porto; 56.856.080 da Figueira. A balança global negativa para o Rio de Janeiro atingiu a soma de 2.049.118.793. As remessas de ouro de particulares fora de 967.884.710 (33).

A tendência geral do comércio do Rio de Janeiro era deficitária, mesmo nesse período em que os preços dos produtos tropicais se elevaram no mercado mundial. Em 1776 e 1777, a balança comercial foi desfavorável e de 1796 a 1799 houve dois anos de *superavit* e dois de *deficit*. O saldo negativo para o Rio de Janeiro nesse período, foi de 2.000.000. Portanto, apesar da melhoria da posição de Portugal no mercado mundial, a situação do Rio de Janeiro causava descontentamento. Os consumidores coloniais estavam sendo forçados a comprar mercadorias estrangeiras a preços mais elevados e as manufaturas portuguesas custavam mais caro do que as dos grandes centros produtores. Finalmente, o Rio de Janeiro estava saldando em ouro os *deficits* da sua balança comercial.

Durante o século XVIII, a partir de 1768, houve uma marcada tendência ao declínio da emissão de moedas pela Casa da Moeda do Rio de Janeiro. Harold Johnson apresenta uma tabela dos índices em mil réis, tomando o ano de 1768 como 100, em 1796 as emissões baixaram para 51.57 (34). Este autor ainda observa que as moedas fracionárias de cobre que mais escasseavam na praça do Rio de Janeiro eram cunhadas em menor quantidade do que as de ouro e prata. Essa falta era agravada pelo aumento da população e da produção nessa época. O relatório do Marques de Lavradio à Coroa descrevia a decadência do comércio do Rio de Janeiro no auge da crise do ouro. Segundo o vice-rei, a maioria dos comerciantes dessa cidade eram agentes de Casas de Negócio Portuguesas. As companhias tinham geralmente pequena duração e os membros eram sócios quanto a um número restrito de mercadorias, pois funcionavam como comissários de empresas do reino quanto à maioria dos artigos. De acordo com a mesma fonte, os mercadores mais prósperos eram Braz Carneiro Leão,

---

(33). — Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, Rio de Janeiro, *Balança Geral do Reino de Portugal com os seus Domínios*, 1798 e 1799, 11, 4, 9; 11, 4, 8.

(34). — Harold B. Johnson Jr., *Rio de Janeiro: A Preliminary Inquiry into Money, Prices and Wages* (1763-1823) (mimeografado).

Quadro baseado no *Mappa de toda a qualidade de Moedas que girão nesta Capitania, cunhadas na Real Casa da Moeda no Rio de Janeiro do anno de 1768 a 1796*, in "Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro", XLVI, 1883, p. 191 a 193.

Manuel da Costa Cardoso, José Caetano Alves e alguns outros que obtinham lucro sobretudo nas comissões sobre mercadorias e navios, apesar de exportarem também por conta própria para Portugal e outros países através do reino. O Marquês de Lavradio criticava os comerciantes locais pela falta de iniciativa em exportar novos produtos para os mercados europeus e incapacidade de fazer a escrita e a contabilidade das firmas. Essa falha ocasionava constantes conflitos entre sócios e agentes, principalmente quando a empresa comercial tinha uma caráter dual com mercadores locais como sócios para certas mercadorias e agentes para outras. Ele salientou que a Aula de Comércio, fundada por iniciativa de Pombal já estava produzindo resultados satisfatórios, formando contadores capazes.

O relatório afirmava ainda que a única empresa comercial baseada exclusivamente em sociedade sem agentes ou comissários era a de Francisco de Araujo Pereira. Uma das causas da crise, segundo o vice-rei, era a vinda de comissários volantes da Europa que não pagavam frete pela mercadoria que traziam como se fosse bagagem pessoal, não pagavam comissão aos agentes comerciais, aluguel de armazens e supriam diretamente os comerciantes a retalho, a custos mais reduzidos do que os dos comerciantes por atacado, registrados no Rio de Janeiro.

A falta de transporte regular também prejudicava os negociantes que estavam acostumados a vender nas feiras na época da chegada das frotas, sem necessidade de gastos de estocagem das mercadorias. As vendas para Minas Gerais eram feitas a crédito para pagamento na chegada ou partida da frota seguinte. Os comerciantes do Rio de Janeiro reclamavam que os moradores de Minas tinham instalado manufaturas e teares nas fazendas e passaram a reduzir as importações de tecidos europeus. Estavam produzindo naquela capitania não só tecidos grosseiros para os escravos, como também tecidos de linho, algodão e lã para as famílias. Os mineiros já não vinham regularmente ao Rio de Janeiro como no tempo das feiras e adiavam indefinidamente o pagamento das dívidas. Os negociantes afirmavam que antes da abolição das frotas em 1763, eles recebiam de 400.000 a 500.000 cruzados de mercadorias e vendiam de 300 a 400.000 cruzados no curto prazo de tempo em que as frotas estavam ancoradas no porto. Dessa forma, podiam satisfazer os seus credores quase que imediatamente. Em 1778, os comerciantes não conseguiam vender sequer, de 200 a 300.000 cruzados de mercadorias, por ano, e os negociantes menores nem chegavam a ter um volume de vendas, por ano, no valor de 50.000 cruzados.

Em resposta a essas reclamações, o vice-rei escreveu às autoridades de Minas Gerais, exigindo que promovessem o fechamento das

manufaturas de tecidos e estabeleceu uma feira no Rio de Janeiro na estação seca para atrair os consumidores mineiros. No entanto, o vice-rei não obteve sucesso com essas medidas, nem no esforço de proibir a vinda de comissários volantes disfarçados em marinheiros que agiam de conivência com os funcionários da alfândega. A feira do largo da Glória estabelecida pelo vice-rei durou apenas de 1771 a 1779.

O proprio vice-rei considerava que a dívida da Coroa com o comércio do Rio de Janeiro que atingia a 5.000.000 de cruzados, era uma das causas principais da crise. Ele recomendou à monarquia o pronto pagamento da dívida como o único meio de recuperar o comércio local. O relatório termina com uma análise dos esforços para estimular a agricultura e introduzir o cultivo do arroz, anil, sisal e a criação de cochinha e do descontentamento dos comerciantes com o monopólio régio do anil, e a recusa de fornecer crédito para essa atividade. Finalmente o vice-rei sugeria que este monopólio fosse abolido para favorecer o comércio (35).

Quando o relatório foi apresentado (1779), o Rio de Janeiro ainda estava sofrendo as consequências da crise da mineração, mas nas últimas duas décadas do século XVIII entrou em franca fase de prosperidade baseada na exportação de produtos tropicais. Em 1800, as concessões feitas aos ingleses pela Coroa portuguesa prejudicaram os comerciantes do reino e da colônia.

No levantamento feito em 1779 das atividades econômicas no Rio de Janeiro, verificou-se a existência de 98 comerciantes, agentes das casas portuguesas, 140 lojas de varejo e de tecidos, 19 de ferragens, 30 de porcelana, 10 de vidro, 5 de alcatrão e de pasta de algodão, 12 de artigos de couro, 141 quitandas, 13 açougues, 42 de tabaco, 2 de óleo de baleia. Havia ainda na lista uma categoria de armazens que talvez fosse de comércio por atacado (71 de cachaça, vinho e óleo, 46 de carne seca, 15 de gêneros alimentícios, 18 de madeira, 12 de arroz) e 34 estabelecimentos de vendas de escravos. Constava também da lista, casas de comissão, uma grande variedade de oficinas, sendo as mais numerosas as de sapatos e barracas de verduras (181), de peixe (124). O total das lojas de varejo, armazens, barracas e oficinas e casas de comissão era de 2.093. Em 1779, estima-se que o Rio de Janeiro tinha 43.376 habitantes, portanto, os comerciantes e artesãos e ven-

---

(35). — Relatório do Marquês do Lavradio, Vice-Rei do Brasil (1779), in "Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro", tomo 4, vol. 4, 1842, p. 453 a 476.



dedores ambulantes representavam uma parcela substancial da população economicamente ativa (36).

Em 1792, havia 124 mercadores por atacado registrados no Rio de Janeiro, em 1794, 126 e em 1799, 97. Nestes anos, existiam respectivamente 142, 158 e 134 lojas de varejo. As casas de comércio catalogadas como lojas de varejo não incluíam farmácias, lojas de bebidas, casas de café, de pasto, tabernas, lojas de louças importadas, relojarias, barbearias, cabelereiros, alfaiates, tinturarias e de tintas e pinturas. O total das lojas de varejo, dos demais estabelecimentos de comércio não classificados nessa categoria e das oficinas era de 1.037 em 1792, de 1.224 em 1794, de 1.311 em 1799 (37).

Se compararmos os dados de 1779 com os de 1792, dá a impressão de um declínio da atividade comercial do Rio de Janeiro, porém trata-se apenas de heterogeneidade de critério. Se descontamos dos 2.093 estabelecimentos de 1779, os armazens, barracas de verduras e peixes, quitandas, açougues, lojas de óleo de baleia, prateiros e ourives, casas de comissão e de venda de escravos, resulta um número inferior (1.215) ao do ano de 1799. Os dados de 1792, 1794 e 1799, provem dos almanaques do Rio de Janeiro. O terceiro era da autoria de Antônio Duarte Nunes e os dois primeiros são atribuídos à ele. Os três apresentam uma homogeneidade de classificação e revelam sem margem de dúvida o aumento do número de lojas e oficinas no final do século. A expansão do mercado interno e externo e o aumento de população que seria de 43.376 habitantes em 1799, justificam o desenvolvimento do comércio (38). Da lista de 12b mercadores por atacado de 1794, praticamente igual a de 1792, somente cerca de 32 eram proprietários rurais e a maioria destes adquiriu terras na velhice (39). Portanto, não parece ser típico do Rio de Janeiro o chamado

---

(36). — *Memórias Públicas e Econômicas da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro*, in "Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro", XLVII, Parte I, 1884, p. 25 a 51.

(37). — *Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1792, Almanaque da Cidade do Rio de Janeiro para o ano de 1794, Almanaque Histórico da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, 1799*, Revistas do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, volumes 266, janeiro-março 1965 (almanaques de 1792 e 1794, p. 209 e 280) e vol. 267, abril-junho 1965 (almanaque 1799, p. 197, 198).

(38). — *Resumo Histórico dos Inquéritos realizados no Brazil*, Rio de Janeiro, 1951.

(39). — As listas dos comerciantes por atacado dos almanaques do Rio de Janeiro, já citados, foram comparadas com as listas de doações de sesmarias da capitania do Rio de Janeiro e das áreas mais próximas. Estas listas se encontram na *Relação de Algumas Cartas das Sesmarias concedidas em território da capitania do Rio de Janeiro 1714-1800*. Arquivo Nacional, Rio de Janeiro

burguês-senhorial ou comerciante-proprietário rural que é considerado característico das sociedades coloniais ou semi-coloniais, inseridas nas economias de plantação tropical.

De um modo geral, os comerciantes por atacado e a retalho dos estabelecimentos classificados como lojas nos almanaques, eram abastados e usufruíam de prestígio social que se reflete no frequente agraciamento com a Ordem de Cristo que lhes dava *status* aristocrático. Dessa forma, não sentiam a necessidade de se enobrecer tornando-se proprietários rurais. Aliás, Pombal se esforçara por modificar esses padrões de comportamento de tipo medieval (40).

Apesar das condições desfavoráveis para o desenvolvimento de uma burguesia mercantil numa sociedade de plantação tropical, os negociantes do Rio de Janeiro tinham constituído em fins do século XVIII, um forte grupo de pressão, individualizado, independente dos grandes fazendeiros, que fornecia crédito ao rei e aos proprietários rurais, que se fazia representar na Câmara Municipal e diretamente junto ao Rei e aos órgãos de cúpula da administração da metrópole.

Andrew Grant comentou que o preconceito contra o comércio e a manufatura tinha declinado e que a população do Rio de Janeiro se dedicava cada vez mais a essas atividades (41).

Apesar da Coroa ter proibido a ourivesaria e o trabalho de prata em 1766 (deixando 400 ourives sem ocupação), e novamente em 1785, havia em 1779, no Rio de Janeiro, 10 ourives e 58 prateiros, segundo o levantamento oficial do comércio e artesanato feito nesse ano. De acordo com o Conde de Rezende estavam estabelecidos no Rio de Janeiro em 1790, 375 mestres e 1.500 aprendizes dessas duas atividades. Os almanaques de 1792 e 1794, registram 3 batefolhas que faziam placas de prata e o de 1779, 18 lojas de ouro lavrado, 41 de prata, 3 batef olhas e 2 torneiros de prata.

O decreto de 1785, também proibia a manufatura de bens de consumo, visando em especial as oficinas de tecidos de algodão e de

---

1968; Publicação do Arquivo Nacional, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, 1939, vol. XXXVI, p. 241 a 330, Publicações do Arquivo Nacional, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, 1911, vol. XI, p. 225 a 229. Publicações do Arquivo Nacional, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro, 1966, vol. V, p. 6 a 18.

(40). — John Friedrich Von Weech, *Reise über England und Portugal nach Brasilien und Vereinigten Staaten des La Plata Strömes*, München, 1831, p. 43 a 45. O autor comenta o processo usado pelos mercadores do Rio de Janeiro de comprar a Ordem de Cristo a fim de se enobrecer e descreve a prosperidade da classe no Rio de Janeiro.

(41). — Andrew Grant, *History of Brazil*, London, 1809.

seda. A fabricação do tecido de algodão se concentrava em Minas Gerais e os comerciantes do Rio de Janeiro se sentiam prejudicados com essa produção que concorria com os artigos importados que eles vendiam. Quanto aos de seda, nas listas dos almanaques figuram em 1792, 20 serigueiros; em 1794, 22 e em 1799, 17 (42).

Em 1792, existiam 190 oficinas no Rio de Janeiro (43). Em 1799, o número de oficinas tinha se elevado para 453, sendo as mais numerosas as de marceneiros (64), seleiros (34), tanoeiros (22), cravadores (20) e serigueiros (17).

As corporações se faziam representar através das irmandades e estavam subordinadas à Câmara que regulava os preços das mercadorias, fiscalizava os pesos e medidas, supervisionava os exames de mestres, avaliava a qualidade dos produtos. Os artífices e mecânicos podiam votar no Rio de Janeiro para a eleição dos membros do governo municipal. As principais atividades industriais estavam associadas ao beneficiamento da cana, do tabaco (em pequena escala), do anil, das fibras vegetais, da seda, do arroz, da mandioca, do café, do sal, da extração do óleo, barbatanas, espermacete da baleia e do couro.

Nesse período de auge da plantação tropical (1799), a capitania do Rio de Janeiro tem 616 engenhos de açúcar (324 desse total estavam localizados nos Campos dos Goitacazes) e 253 de aguardente de cana, 406 fábricas de anil em 1784 (Rio de Janeiro e Cabo Frio) (44).

---

(42). — Almanagues do Rio de Janeiro, 1792 e 1794; Eduardo Tourinho, *Revelação do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro 1964, p. 210. Fernando de Azevedo, *A Cultura Brasileira*, Edições Melhoramentos, São Paulo, 1958, vol. 2, p. 207; Francisco Marques dos Santos, *A Ourivesaria no Brasil Antigo*, Estudos Brasileiros, Rio de Janeiro, maio-junho 1940, ano II, vol. 4, n<sup>o</sup> 12, p. 625 a 647.

(43). — Almanaque do Rio de Janeiro, 1792. Oficinas de latoeiros, entalhadores, ferreiros, serralheiros, caldeiros, segeiros, serigueiros (fabricantes de seda), penteiros (fabricantes de pentes), lapidadores, violeiros, serreiros, seleiros (selas), tanoeiros, marceneiros, batefolhas.

(44). — Almanaque do Rio de Janeiro, 1799; Felisberto Freire, *História da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 1912 e 1914, vol. 2, p. 771. A produção de anil foi estimulada pela isenção de impostos e concessão de bonus. O tabaco era manufaturado em pequena proporção no Rio de Janeiro. A maior parte do couro já era importado beneficiado do Rio Grande do Sul. Já vimos que a seda continuava a ser fabricada no Rio de Janeiro, apesar das proibições régias. A produção fabril do cânhamo teve um pequeno surto, assim como o beneficiamento do arroz (fábrica de descascar arroz). Dauril Alden estuda esse tema no artigo *Manoel Luiz Vieira: An Entrepreneur in Rio de Janeiro during Brazil's Eighteenth Century Agricultural Renaissance*, in "Hispanic American Historical Review", vol. XXXIX, n<sup>o</sup> 4, novembro 1959, p. 521 a 537.

O tabaco, o anil, a caça da baleia, a extração do sal eram monopólios régios. O contrato para a caça e exploração da baleia era posto em hasta pública pelo governo, mas geralmente dava-se a preferência na arrematação aos comerciantes de Lisboa (45).

Os negociantes locais e metropolitanos participavam da exploração do sal e financiavam a aquisição de terras, a plantação, a compra de equipamentos, a construção de engenhos de açúcar e aguardente. Eles não só davam crédito aos grandes fazendeiros como aos lavradores que as vezes se associavam para construir engenho. No processo citado por Dauril Alden (46) em que lavradores de Campos apelaram para o vice-rei pedindo isenção de confisco de engenho por não pagamento de dívida, à semelhança do privilégio concedido pela Coroa aos grandes fazendeiros, observa-se o conflito entre produtores de açúcar devedores e comerciantes credores. As agro-indústrias eram financiadas de um modo geral pelos comerciantes que também controlavam até certo ponto a exportação.

A construção naval era uma atividade comercial importante no Rio de Janeiro. Nos séculos XVI e XVII, estava associada ao comércio do sal, à caça da baleia e à iniciativa privada. O conde da Cunha mandou construir o Arsenal da Marinha que se destinava fundamentalmente a reparos das embarcações que ancoravam no Rio de Janeiro. Bougainville se refere a construção de navios de linha e fragatas no arsenal em 1767. Neste ano, foi construído no Arsenal, o navio de guerra *São Sebastião* e a fragata *Princesa do Brasil* em 1798. Raynal comenta a importância crescente dos comerciantes coloniais do Rio de Janeiro e da Bahia no tráfico negreiro com a África Ocidental, as ilhas de Cabo Verde e Angola e até na costa Oriental. Usavam navios de 60 a 140 toneladas construídos naqueles dois portos e recrutavam a tripulação na população negra e mulata local. Em 1770, Martinho de Melo e Castro se queixa de que os comerciantes do Brasil e os estrangeiros excluíam Portugal do tráfico negreiro (47).

Em 1791, 16 do total de 67 navios usados no comércio transatlântico que entraram nesse ano no porto do Rio de Janeiro pertencem

---

(45). — Myriam Ellis, *A Baleia no Brasil Colonial*, Editora Melhoramentos, São Paulo, p. 143 a 153.

(46). — Dauril Alden, *Royal Government in Colonial Brazil*, p. 357.

(47). — Max Fleiuss, *História da Cidade do Rio de Janeiro*, São Paulo, s./d., p. 126. Louis de Bougainville, *A Voyage round the world performed by order of His most Christian Majesty in the years 1766, 1767, 1768 e 1769*. Translated by John Reinold Forster, London, 1772, p. 84; Guillaume Thomas François Raynal, *Histoire Philosophique et Politique des Etablissements et du Commerce Européen dans les deux Indes*, Genève, 1781, vol. 5, livro 10, capítulo 20, p. 24 a 25; Andrew Grant, *History of Brazil*, London, 1809, p. 151.

ciam a carreira da África. Em 1793, as cifras eram de 30 no total de 65; em 1796, 24 do total de 67; em 1798, 22 do total de 79.

A partir de 1800, os comerciantes do Rio de Janeiro começaram a sentir os efeitos da concorrência britânica. Portugal fez um acordo nesse ano com a Inglaterra, concedendo-lhe direito de comerciar diretamente com o Brasil. O contador geral do Tesouro e o contador chefe da Superintendência Geral dos Contrabandos e Descaminhos dos Reais Direitos em seus Domínios, Maurício José Teixeira de Moraes, criticava o acordo na introdução à balança comercial do Império Português no ano de 1801 (48). Ele assinalava que o valor das exportações portuguesas para o Brasil tinha declinado de 18.000.000 de cruzados de 1799 a 1808, apesar do valor total das importações da colônia ter se mantido igual, devido à concorrência britânica.

De 1796 a 1799, as exportações de bens manufaturados portugueses para os domínios se elevava de 6.106.000 de cruzados a 14.000.000 e em 1800, caíram a 9.606.000. As importações de artigos manufaturados pelo Rio de Janeiro se expandiram de 1.818.326 cruzados em 1796 para 3.140.003 em 1797, 3.602.530 em 1798, 5.979.511 em 1799, mas declinaram para 3.988.535 em 1800.

As queixas dos comerciantes se polarizavam contra a concorrência britânica e dos comissários volantes. Um memorial solicitava ao rei medidas para coibir os vendedores ambulantes que vinham ao Rio de Janeiro como patrões de navio, marinheiros, empregados domésticos, alugavam dois ou três escravos e vendiam nas ruas. Também reclamavam contra os leilões de produtos importados da Inglaterra que concorriam com os vendidos regularmente nas lojas que pagavam impostos, alugueis e tinham outras despesas de manutenção.

Outro memorial, não datado, afirmava que as casas de comércio britânicas que só deviam vender por atacado, estavam negociando a retalho. Enquanto os comerciantes estrangeiros burlavam a lei e ficavam impunes, o juiz da alfândega do Rio de Janeiro se preocupava quase que exclusivamente com buscas nas lojas portuguesas para confiscar mercadorias não taxadas. Finalmente, o memorial pedia o direito de apelação das sentenças deste juiz para o Tribunal de Relação. Outro documento desse tipo, acusava os britânicos de arruinar o comércio português metropolitano e colonial (49).

---

(48). — Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos, Rio de Janeiro, *Balança Geral do Reyno de Portugal com os seus domínios, 1801*.

(49). — *Representação dos Homens de Negócio e Mais Comerciantes do Rio de Janeiro ao Rei*, 25 de abril, 1815 (manuscrito), Biblioteca Nacional, Seção de Manuscritos II, 34, 27, 24. *Representação dos Negociantes desta praça: II* — 34, 25, 23 (manuscritos), *Representação dos mercadores com lojas de varejo: II* — 34 (manuscritos).

A luta dos comerciantes contra a concorrência dos britânicos e para abolir o privilégio no pagamento dos direitos alfandegários é descrita por Hippolyte Taunay e Prior. O livro do negociante Thomas Ashe escrito nessa época, procurava chamar a atenção dos britânicos para as potencialidades do mercado brasileiro e sugeria que eles se substituíssem aos portugueses, aproveitando a oportunidade da guerra na Europa e dos privilégios que os portugueses tinham sido forçados a conceder a partir de 1800 (50).

Apesar da economia de plantação tropical não favorecer a emergência dos mercados como um grupo individualizado, observa-se que no Rio de Janeiro foi possível a sua formação. Os negociantes locais conseguiram sobreviver à concorrência britânica e após a Independência lutar contra o domínio pelos negociantes de origem portuguesa das lojas de varejo. Essa luta explodiu inclusive em revoltas e manifestações de rua no século XIX. Os comerciantes atacadistas locais conseguiram preservar uma boa parcela do comércio de exportação do café, face à concorrência britânica, o que não aconteceu em outras sociedades de origem colonial recente, como por exemplo, na Argentina.

\*

### O COMÉRCIO ATLÂNTICO E A COMUNIDADE DOS MERCADORES EM CHARLESTON NO SÉCULO XVIII.

Em termos gerais de estrutura econômica e formação social, Charleston é comparável ao Rio de Janeiro no século XVIII: Os dois portos estavam inseridos no mesmo tipo de economia baseada na plantação tropical para exportação e no trabalho escravo africano. A classe dominante era constituída pela aristocracia rural dos grandes proprietários. As relações comerciais com as respectivas metrópoles se enquadravam no mesmo modelo (exportação de produtos tropicais e de atividades extrativas, importação de artigos manufaturados e escravos africanos). Os dois portos usufruíam de um extenso comércio

---

(50). — Hippolyte Taunay, *Le Bresil, son Histoire, Moeurs, Usages et Coutumes des habitants de ce Royaume*, Paris, 1822, p. 102 a 106. Ele faz uma interessante comparação entre a sociedade de plantação de São Domingos, mostrando a diferença; James Prior, *Voyage along the coast of Africa to Mosambique, Johana and Quiloa to St. Helena, to Rio de Janeiro and Pernambuco in Brazil*, London, 1819. Ele refere que em 1813 o Rio de Janeiro remetia a Londres de £ 12.000 a 16.000 por mês; Thomas Ashe, *A Commercial View and Geographical Sketch of the Brazils in South America and the Island of Madeira*, London, 1812. Trata-se de uma interessante estimativa do mercado do Brasil para a Inglaterra.

de cabotagem baseado nos gêneros alimentícios. Tanto Charleston quanto o Rio de Janeiro estavam situados numa zona de fronteira das respectivas colônias, exerciam uma função estratégica de defesa militar e podiam praticar o contrabando em maior escala. Charleston obtinha meio circulante francês e espanhol através do comércio ilegal com a costa sul da América do Norte e com as ilhas do Caribe, da mesma forma que o Rio de Janeiro adquiria moedas espanholas e prata por meio do intercâmbio com o Prata. Estes portos procuravam por esse meio escapar a escassez de moedas, típica das economias coloniais de plantação.

A expansão econômica de Charleston e do Rio de Janeiro se deu na época da navegação a vela e dependeu em parte de sua situação geográfica em relação as grandes rotas de circulação atlântica.

As duas cidades foram limitadas na sua expansão econômica e diversificação social pela política mercantilista das metrópoles, que cearceava as atividades comerciais e manufatureiras e favorecia a plantação tropical, até em detrimento da agricultura de subsistência.

No século XVIII, tanto a Inglaterra como Portugal, procuraram reforçar o absolutismo monárquico e a subordinação das colônias, após um longo período de relativa autonomia e liberdade comercial. Para este fim, expandiram a máquina do Estado e aperfeiçoaram o controle do contrabando. O Rio de Janeiro se beneficiou da função de sede do governo central colonial enquanto que Charleston manteve uma posição periférica.

Charleston foi fundada em 1671, e transferida em 1680 para a atual localidade, na foz dos rios Ashley e Cooper que oferecem as melhores condições de navegação da colônia. O porto usufruía portanto, de facilidades de comunicação natural com as planícies costeiras e a zona dos pântanos. Uma antiga trilha indígena seguia ao longo da margem ocidental do rio Santee até as fontes Congaree e Keowee, dando acesso à população nativa do interior da colônia. Outra vereda era usada pelas carroças, aproveitando o caminho dos Cherokee, passando pelo rio Santee e daí dirigindo-se ao norte, atravessando Camdem e os Waxhaws, para chegar a Philadelphia.

Charleston era uma escala obrigatória da principal rota atlântica entre a América do Norte e a Europa. Os navios ingleses dirigiam-se ao sudoeste para os Açores e Antilhas, Flórida, seguindo a partir desse ponto para o norte, ao longe da costa do continente americano. As principais rotas marítimas que partiam de Charleston iam para Londres, Bristol e Cowes, um porto na ilha de Wight que re-exportava produtos coloniais com destino a Rotterdam.

Outras vias marítimas essenciais na rede de comunicações de Charleston se dirigiam à Lisboa, ao Porto e à Espanha, fazendo escala na ilha da Madeira; às colônias anglo-saxãs do norte do continente; as francesas e espanholas do sul; as inglesas e estrangeiras do Caribe e, finalmente, à África. As comunicações marítimas foram se ampliando em função das indústrias extrativas numa primeira fase e do cultivo do arroz mais tarde.

De 1680 à segunda década do século XVIII, Charleston sofreu restrições ao seu desenvolvimento decorrentes dos ataques dos indígenas e dos piratas que a mantinham isolada. Em 1720, a Carolina do Sul ainda era uma pequena colônia com uma população branca estimada em 5.000 a 9.000 habitantes brancos e cerca de 12.000 escravos índios e negros. Nesse ano, 1.163.239 acres de terra foram doados, aproximadamente 6% da superfície da colônia, para atrair moradores. As plantações estendiam-se ao longo da costa de Port Royal Sound à baía de Winyam. Essa faixa costeira tinha um comprimento aproximado de 75 milhas e uma largura de 50 milhas e se ligava ao porto de Charleston através de uma rede hidrográfica. Somente a partir de 1690, o cultivo de arroz começou a se expandir e seis anos depois, amostras de sementes foram enviadas a Junta do Comércio, na Inglaterra. A introdução de sementes de Madagascar que se adaptaram ao solo e ao clima da região foi um fator decisivo no desenvolvimento do cultivo do arroz na zona costeira, pantanosa de Carolina do Sul. A abundância de mão-de-obra barata também foi essencial, pois o cultivo do arroz requer uma grande soma de trabalho manual. A plantação se faz no início da primavera, a colheita e a debulha em setembro e início de outubro.

Num período de 12 meses, em 1699-1700, 330 toneladas de arroz foram exportadas de Carolina do Sul, principalmente para a Inglaterra e, em menor escala, para o Caribe. O terceiro mercado para esse produto era a península Ibérica. Nessa época, a exportação para Portugal e Espanha era livre de direito, enquanto que para a Inglaterra estava sujeita 3 d. por libra e 5% *ad valorem*.

Em 29 de setembro de 1705, o Parlamento britânico proibiu o comércio direto de Carolina com outros países europeus. A obrigação de exportar arroz para a Inglaterra e daí re-exportá-lo para Portugal e Espanha causava um atraso na chegada do produto a estes mercados consumidores que freqüentemente já se achavam supridos pelos comerciantes italianos, de arroz proveniente da Ásia Menor que desembarcava mais cedo na península Ibérica. Os comerciantes locais e britânicos de Charleston procuraram fazer pressão para retirar o arroz da lista dos produtos enumerados. Foi alcançado um compro-



misso mediante o qual o arroz continuaria a pagar imposto alfandegário, mas este seria reduzido à metade e Carolina do Sul poderia exportar diretamente para qualquer porto ao sul de Cabo Finisterra.

Urna burocracia processual complexa foi estabelecido para evitar a exportação direta de outros produtos. Os navios que se destinavam a península Ibérica tinham de ser licenciados, fazer um depósito, e ser inspecionados por um oficial da Marinha que fiscalizava a carga. O coletor fiscal guardava um cópia da licença e enviava outra à alfândega de Londres. Nos portos da Espanha ou de Portugal, o mestre do navio deveria obter um certificado de comerciante britânico residente, que o arroz tinha sido descarregado. Em seguida, o navio deveria prosseguir para a Inglaterra a fim de entregar a licença e pagar os direitos na alfândega.

O arroz era exportado, em menor proporção, para Philadelphia em troca de gêneros alimentícios.

Na primeira fase de ocupação de Carolina do Sul, o alcatrão e a resina constituíam importante fonte de renda para a colônia. Em janeiro de 1704, essas mercadorias também foram submetidas ao pagamento de imposto alfandegário. No entanto, esta medida fiscal foi em parte anulada pela concessão de um subsídio para estimular a produção da colônia por motivos estratégicos. A Inglaterra receava ficar na dependência dos produtos congêneres da Escandinávia, mais baratos e de melhor qualidade, porque eram matérias primas essenciais na construção naval, da qual dependia a segurança do estado.

Em 1705, a exportação total de alcatrão e pez das colônias norte-americanas para a Inglaterra era de 2.346 barris. Em 1712-1713, num período de 12 meses, somente a Carolina do Sul exportou 6.617 barris. A produção ainda se expandiu mais rapidamente de 1713 a 1717 (51).

No início do século, Charleston também exportava peles de veado, quase que exclusivamente para Londres e Bristol. De 1699 a 1715, o volume das exportações variava amplamente, de 10.289 unidades a 121.355 por ano, sendo a média de 53.208. O comércio de gêneros alimentícios (carne de vaca, porco, farinha, ervilhas e milho, biscoitos, pão, manteiga, queijo, rum, sidra, cerveja, vinho, gordura, melão e sal) era bastante significativo para a economia da colônia.

---

(51). — Converse Dilworth Clowse, *The Charleston Export Trade, 1717-1736* (mimeografado), 1963, p. 28. Clowse estima a capacidade líquida do barril numa média de 375 libras de 1717 a 1725 e de 400 a 475 libras de 1730 a 1740.

A criação de gado e de porcos se desenvolveu em função da crescente demanda no Caribe. A farinha de trigo era importada de Philadelphia e New York, em troca de arroz e matérias primas de construção naval, e re-exportada para as Antilhas. Charleston ainda enviava para este mercado: velas e sapatos fabricados no próprio porto. Recebia de volta madeiras tintoriais, casca de sassafras e *liguum vitae*.

De 1715 a 1717, a guerra contra as tribos Yamasee e o incremento da pirataria quase que interromperam totalmente o movimento do porto de Charleston.

Na década dos vinte, a economia de Carolina do Sul se recuperou, tendo aumentado substancialmente a produção de arroz, alcatrão e resina. Na pauta das exportações, as peles de veado ainda figuravam em terceiro lugar, após as matérias primas para a construção naval e o arroz.

De 1720 a 1723, a exportação de arroz foi em média, de 20.000 barris, 70% acima do volume anual de 1712-1713. Em 1727, atingia a 26.000 barris e em 1730, a 50.000. De 1717 a 1725, os barris tinham aproximadamente uma capacidade líquida de 375 libras e de 1730 a 1740, de 400 a 475 libras.

Em 1717, a exportação de alcatrão e pez se elevava a 43.957 barris, e em 1718, a 52.215 barris.

Em 1725, foram suprimidos os subsídios para esses produtos, fazendo declinar o comércio de Carolina do Sul. O restabelecimento do subsídio para o alcatrão e pez e a terebentina de qualidade superior, não foi suficiente para promover a recuperação do comércio desses artigos. De 1737 a 1776, saíam do porto de Charleston com destino à Inglaterra, apenas uma média de 10.000 a 20.000 barris de alcatrão e resina por ano. O subsídio contribuiu para estimular a produção de terebentina, cuja importância foi de curta duração para a colônia. Em meados da década dos trinta, o comércio de Carolina do Sul sofreu uma série de transformações. As peles de veado declinaram devido a resistência dos índios Creek à penetração dos colonos nas suas zonas de caça e a abertura de novas frentes pioneiras competitivas na Geórgia. A exportação de alimentos para a Europa aumentou, proporcionalmente mais do que a exportação para as Antilhas e o intercâmbio com Boston, Philadelphia e New York declinou. Esta modificação decorreu da queda das exportações de alcatrão e resina para as colônias do norte.

Na década dos trinta, os investimentos se concentraram na produção de arroz destinada aos mercados europeus, que era a atividade

mais lucrativa da colônia. A tonelage de carga para Boston que era de 11% do total em 1717-1720, passou a 3% do total em 1734-37; a tonelage para as Antilhas reduziu-se de 15% para 11% no mesmo período.

O comércio de Charleston expandiu-se de 143 saídas de embarcações e 7.000 toneladas, em média por ano, de 1717 a 1720, para uma média de 233 saídas por ano e um pouco mais de 13.000 toneladas de carga, um aumento de aproximadamente 80% .

A tonelage da carga para a Inglaterra atingiu a 77% do total em 1724 e permaneceu no nível de 65% em 1731-1732. O porto de Londres passou a receber uma maior percentagem em benefício de Cowes que era o centro de re-exportação do arroz. Em 1734-37, aproximadamente 13% da tonelage total ia para a península Ibérica, a maior parte para Lisboa.

Na década dos trinta, os comerciantes britânicos adquiriram maior importância e os locais declinaram, em função da crescente preponderância do mercado britânico no comércio exterior de Carolina do Sul.

Em 1717-1720, os navios britânicos recebiam 4.032 toneladas das exportações de Charleston por ano, 55% do total da carga; em 1734-37, 9.391 e 70%. Em 1717-1720, os navios de Charleston transportavam 17% das exportações totais; em 1724, apenas 8% e na década de trinta, 6% .

Em 1717-1720, 17% do arroz e 11% do alcatrão e da resina eram carregados em navios registrados em Charleston. Em 1734-1737, essas proporções reduziram-se respectivamente para cerca de 2% e 4%. Em 1731-1732, somente 8% dos navios, de Charleston partiram para a Europa, 3% do total da carga. Em 1717-1720, 44% do intercâmbio com as Antilhas se fazia em embarcações registradas em Charleston e em 1734-1737, somente 26% .

Clowse elaborou uma lista dos acionistas de navios que participavam do comércio de Charleston, baseando-se nos relatórios do oficial da marinha, sediado na colônia. Para cada navio, havia uma lista de proprietários, três ou quatro acionistas principais, geralmente comerciantes (52). Quase todos acionistas mais importantes eram britâ-

---

(52). — Converse Dilworth Clowse, *The Charleston Export Trade*, p. 46 a 101 (fornece os dados relativos a exportação de Charleston e a propriedade dos navios).

nicos, de Londres ou Bristol. A maioria dos acionistas da América do Norte, exclusive os de Carolina do Sul, eram de Boston 13, Philadelphia 4, Rhode Island 1 e New York 1. Clowse não encontrou indício algum da existência de ligação entre os comerciantes de Charleston e os das demais colônias e das Antilhas. Metade dos proprietários de navios de Charleston com ações em 5 ou mais embarcações eram sócios de britânicos residentes neste porto.

Das listas navais existentes, relativas aos anos de 1717 a 1737, constam os nomes de, aproximadamente, 170 carolinianos do sul que eram proprietários de, ao menos, uma ação num navio; 30 deste total tinham sociedade em ao menos três navios e 50 eram sócios desses 30 acionistas mais poderosos.

Samuel Wragg era o comerciante e proprietário acionista naval mais forte de Charleston. Ele estava associado a Joseph Wragg, seu irmão e Jacob Satur. Samuel e Joseph Wragg eram proprietários de ao menos 8 navios de 40 toneladas usados no comércio de cabotagem com as colônias do norte e o Caribe. Os navios de maior tonelagem da rota da Inglaterra eram de propriedade dos três sócios. Um documento de 1714, refere-se aos três sócios como mercadores, agentes e feitores da firma John Crowley de Londres. Desde 1720, Samuel Wragg se estabeleceu em Londres, enquanto Joseph Wragg permaneceu em Charleston e Satur morreu em 1732. Tanto Samuel como Joseph eram membros do Conselho durante o período de governo dos proprietários na Carolina do Sul. Em 1725, a assembléia da colônia elogiava as iniciativas de Samuel Wragg em Londres para obter a retirada do arroz da pauta dos produtos sujeitos a impostos de exportação e para convencer o Parlamento Britânico a renovar os subsídios para a produção de materiais de construção naval.

Outra sociedade comercial importante de Charleston era a firma de Benjamin Godin, Benjamin de la Conseillere e Richard Shubrick. Este último permanecia a maior parte do tempo na Inglaterra. Eles negociavam com a Inglaterra e o Caribe e, no período de 1717 a 1720, exportavam maior volume e valor de mercadorias do que as demais empresas de Carolina do Sul. Em 1731, a associação Godin-Conseillere se dissolveu e Richard Shubrick continuou a comerciar por conta própria. Benjamin la Conseillere foi convidado para membro do Conselho Colonial em 1721 e permaneceu neste cargo por vários anos e na década de trinta foi escolhido para juiz da corte civil. Stephen Godin que representara a firma na Inglaterra, passou a ser representante em Londres dos interesses de Carolina do Sul.

Outra sociedade comercial era a de Andrew Allen e William Gibbon e outros sócios menores. Eles possuíam navios de menor to-

nelagem e negociavam com a Inglaterra e a ilha da Madeira. Eram feitores e agentes dos comerciantes de Bristol, Walter e Richard Laughner. Allen e Gibbon ao menos uma vez importaram escravos da África, junto com Samuel Wragg. Em 1731, Allen passou a negociar por conta própria e em menor escala. A firma de Francis Holmes, pai e filho, foi ativa em intercâmbio com as colônias inglesas da América do Norte e o Caribe de 1717 a 1720, mas, por volta de 1724, achava-se em franco declínio.

Rhett se associou a John Le Roach e Anthony Mathews de 1718 a 1730, formando uma das companhias comerciais importantes da época, William Rhett pai ocupou vários cargos no governo colonial durante o período em que Carolina do Sul pertencia à proprietários privados. A firma de Joseph Shute era mais importante como proprietária de navios do que no comércio.

Caleb Davis era comerciante individual e Charles Hill proprietário de ações em vários navios, dedicava-se ao tráfico negreiro. Alexandre Parris, Charles Hill, John Fenwick, Samuel Eveleigh eram acionistas de 3 a 4 navios em 1721 e participavam do governo local, na qualidade de juizes assistentes. Nestes ano, ao menos 4 dos 12 membros do Conselho colonial eram acionistas de navios, inclusive Gibbon, Consellere e William Bell.

Nota-se, portanto, que os comerciantes de Charleston desempenharam um papel ativo no comércio de cabotagem e transatlântico como proprietários de navios e tinham prestígio para participar de posições de destaque na administração local como juizes ou membros do Conselho. Eles prosperaram com a fase de expansão baseada no comércio de alcatrão, resina, terebentina, alimentos e principalmente arroz. No entanto, no início da década dos 30, as firmas mais poderosas de Charleston estavam em fase de dissolução e não aparecia uma nova geração para suceder a dos pioneiros que abriu as primeiras rotas comerciais. Parece que o aumento de carga volumosa e a predominância dos mercados europeus prejudiu os comerciantes de Carolina do Sul, geralmente proprietários de navios de menor porte. A gradual concentração de recursos na produção e comércio de arroz dificultou a associação de negociantes da Carolina com os das outras colônias e das Antilhas, que estavam interessados em importar materiais de construção naval e alimentos de Charleston.

Outro fator desse declínio das firmas locais, salientado por Clowse, foi o endividamento com as casas de comércio britânicas que obrigavam a fornecer as mercadorias prioritariamente a elas e, as vezes, com exclusão de outros compradores.

A suspensão do subsídio concedido pela monarquia ao alcatrão, resina e terebentina em 1725, também influiu na mudança das correntes de comércio das colônias para a Europa, desestimulando a produção desses artigos. O declínio da caça dos veados afetou a exportação de peles e contribuiu para o predomínio da plantação de arroz. Finalmente, a crise dos preços do arroz na década dos trinta, em decorrência da superprodução e saturação dos mercados, afetou de forma mais profunda as firmas locais que dispunham de menor capital do que as britânicas.

Os proprietários da colônia desencadearam com as repetidas emissões de papel moeda um processo inflacionário que se acentuou na década dos vinte quando a Carolina do Sul passou para o domínio régio direto. Os proprietários nunca se empenharam a fundo na cobrança das dívidas dos fazendeiros que se desvalorizavam com a inflação.

No período de 1721 a 1724, o governador Nicholson e a assembléia eram basicamente favoráveis aos grandes fazendeiros. Uma petição assinada por 28 comerciantes de Charleston dirigida à assembléia solicitava que o governo colonial deixasse de emitir papel moeda. Dos signatários, apenas Benjamin Godin era grande exportador (53). Essa petição revela indiretamente que os grandes comerciantes não estavam na posição de credores e como tais, contrários à inflação e à proteção aos fazendeiros provavelmente porque eram também proprietários rurais.

Somente em 1731, a Junta do Comércio, já nessa época consolidada, estabilizou a taxa de câmbio. A reabertura do escritório de distribuição de terras em 1731, e a política régia de conceder maior superfície aos colonos que trouxessem imigrantes para Carolina do Sul, estimulou a conversão de comerciantes em proprietários, de preferência a continuar com a atividade mercantil, correndo os riscos, do transporte marítimo e sofrendo as perdas decorrentes do declínio dos preços dos principais artigos de exportação nessa época.

Estudamos os testamentos dos comerciantes de Charleston e os documentos de concessão de terras, hipotecas e verificamos que realmente a maioria se convertera em grandes proprietários, não só por motivos econômicos em época de crise, como por motivos de prestígio social. Os estatutos da colônia que concediam privilégios aos fazendeiros e o governo dos proprietários tinham contribuído para uma atitude aristocrática por parte da elite da zona litorânea, em contraste

---

(53). — Memorial of the merchants and other inhabitants of Charles city and Port in behalf of themselves and several merchants of great Britain who trade to and have considerable effects in this province, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies*, 1722-1723, London, 1934.

com a dos povoadores do interior. Os comerciantes aspiravam a se igualar aos proprietários rurais. Samuel e Joseph Wragg solicitaram e receberam da Coroa 12.000 acres de terra em Carolina do Sul. Da lista dos bens de Andrew Allen e William Gibbon, feita em 1722, constavam navios, casas, lotes urbanos em Charleston e uma plantação de 3.000 acres (*Thorow good*). O guarda livros desses dois comerciantes possuía terras avaliadas em £ 5.719 (moeda colonial). Francis Holmes faz uma hipoteca sobre uma plantação de 700 acres. Na década de trinta, Samuel Deave e William Wragg, ambos comerciantes, solicitaram da Junta do Comércio uma concessão de 6.000 acres.

Dos 44 comerciantes de Charleston sobre os quais encontramos documentação, 31 eram proprietários de plantações. Encontramos ainda testamentos de 16 dos acionistas de 5 ou mais navios e todos eram proprietários de plantações. Dos 14 acionistas em 3 ou 4 navios, 4 eram fazendeiros, 2 não eram e não encontramos documentos sobre 7, e quanto ao último só descobrimos fontes onde havia uma pequena diferença de nome, deixando margem a dúvida (54).

Esses dados indicam que o grupo de comerciantes por atacado, exportadores, era instável e que não havia uma distinção clara entre esse grupo e o dos proprietários de plantações. Os grandes comerciantes-residentes e fazendeiros, tais como Andrew Allen, Samuel e Joseph Wragg não assinaram a petição ao governo colonial já citada que solicitava medidas deflacionárias contrárias aos interesses dos grandes proprietários rurais. Das 27 assinaturas da petição, somente 5 eram de exportadores com sociedade em 3 ou mais embarcações (Benjamin Godin, Anthony Mathews, William Rhett, John Le Roach e Isaac Mazzyck). William Rhett era um feitor de Thomas Walker, agente da Companhia das Bahamas na década dos vinte. Desses 5 tem-se informação segura que 4 eram comerciantes-fazendeiros. Todos os outros signatários eram pequenos comerciantes. Descontando-se Jacob Satur que estava nesse ano na Inglaterra, dos 30 mercadores mais importantes de Charleston, somente quatro assinaram.

Stephen Godin, representante do Conselho de Carolina do Sul em Londres, incluiu num relatório à Junta do Comércio e Plantações uma lista de negociantes britânicos que comerciavam com Carolina e que não eram proprietários de plantações, parecendo distinguir entre a

---

(54). — Clowse no trabalho já citado dá uma lista de 16 mercadores residentes em Carolina do Sul e acionistas de 5 ou mais navios, 14 acionistas de 3 ou mais navios e 10 acionistas menores. Nós acrescentamos a essa lista mais 37 que são designados como comerciantes e residentes da colônia nos testamentos. Os testamentos foram estudados num levantamento desses documentos, feitos por Carolina T. Moore e Agatha Aimen Simmons, *Abstracts of Wills of the State of South Carolina, 1670-1740*, Columbia, 1960.

atitude dos dois grupos: o de comerciantes e o de negociantes-fazendeiros (55). Várias reivindicações e vitórias dos comerciantes não implicavam em conflitos de interesse com os proprietários rurais, tais como as lutas para tirar o arroz da lista dos produtos sujeitos a imposto alfandegário e para a renovação do subsídio para o alcatrão, resina e terebentina.

A derrota da Assembléia de Carolina do Sul e dos grandes proprietários, após o estabelecimento do governo régio, com as medidas de deflação de 1731, parece ter sido obtida pelos comerciantes britânicos não associados a atividade rural e cujos interesses coincidiam com os da metrópole. Esta queria quebrar o monopólio da terra por um pequeno grupo, controlar o comércio, etc. A inclusão de Beaufort (1720) e de Georgetown (1730) na lista de portos oficiais não prejudicou substancialmente Charleston. Em 1739, daqueles dois portos saía apenas 6,5% do total de arroz enviado para o exterior pela colônia.

Nos anos trinta, a população branca de Carolina do Sul cresceu graças à imigração estimulada pelo reinício da concessão de terras. Em 1740, a população total de Carolina do Sul era estimada em 45.000 habitantes, dos quais 30.000 eram escravos.

Na década dos quarenta, os preços do arroz tornaram a se elevar no mercado mundial e o anil começou a se desenvolver graças a demanda decorrente da expansão da manufatura na Europa.

Em 1739, a monarquia proibiu o tráfico negreiro, movida pelo receio de levantes de escravos, após a rebelião de Stone. A guerra com a Espanha de 1739 a 1748, prejudicou o transporte marítimo e forçou a utilização de navios de guerra britânicos em 1744. Em compensação Carolina do Sul obteve melhores preços pelo anil devido a incapacidade da Espanha e da França de exportar esse produto para o mercado europeu. O Parlamento ofereceu um subsídio de seis pence por libra após o término da guerra para minorar os efeitos da depressão.

Muitos comerciantes importantes de Charleston foram incapazes de sobreviver as crises do final da década dos trinta e do início da década dos cinquenta. William Pinckney declarou a bancarrota em 1740 e John Stuart e Daniel La Roche quebraram em 1750. O livro copiado das cartas do comerciante de Charleston, Robert Pringle, dá uma idéia das atitudes e problemas dos comerciantes desse porto de 1737 a 1745. Pringle veio da Escócia para Carolina do Sul em 1730 e rapida-

---

(55). — *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and the West Indies, 1728-1729*, London, 1937, p. 845 e seguintes.



mente constituiu uma rede de negócios. Ele comerciava com a firma de James Hunter e Cia. na Inglaterra: Richard Thompson em Hull; Edward e John Mayne e Cia. em Lisboa; Francis e Herbert Grinchard no Caribe, Clark e Gutteridge em Boston; e se associou a James Reid, um comerciante de Charleston que, por sua vez, tinha ligações com Hardman em Liverpool, Percival e o capitão Joseph Manesty. O movimento comercial de Pringle era extenso, compreendendo a exportação de arroz para Cowes, que re-exportava este produto com destino a Holanda e Hamburgo; e de vários produtos para Londres, Southampton, Bristol, Lisboa, Madeira, Boston, Philadelphia e Antilhas. Ele importava da Inglaterra e da Europa do Norte em geral, todo tipo de ferragens, cutelaria, artigos de armarinho, tecidos, roupas e sal.

De Lisboa importava principalmente pólvora; da Madeira, vinhos; das Antilhas, açúcar, rum, melaço, toros e pau brasil que re-exportava para a Europa. Pringle em cartas dirigidas a Richard Thompson, em Hull e Thomas Burrell, datadas de 1738 e 1739, respectivamente, analisava o comércio de Charleston. As principais exportações eram de: arroz, alcatrão, terebentina, resina, peles de veado, toros, pau brasil; e a importação de ferragens da Europa. Uma média de 200 a 300 navios eram carregados por ano em Charleston, a maior parte com destino a Europa. Os navios deviam chegar no porto para receber carga de arroz de dezembro a março e deviam partir para Londres, o mais tardar de fins de dezembro a meados de janeiro, para chegar a Europa, nunca depois de abril ou antes de outubro.

Pringle informava aos seus fornecedores de que os artigos não podiam ser vendidos a curto prazo, pois os comerciantes davam crédito aos proprietários de plantação, de colheita à colheita. Numa carta de dezembro de 1738, ele afirmava que as mercadorias provenientes de Londres geralmente levavam seis meses para chegar a Charleston e que comerciantes britânicos tinham de esperar dois anos pelo pagamento das mercadorias compradas.

Na carta a Thompson, Pringle fez uma lista dos bens de consumo apropriados para o mercado de Charleston: tecidos grosseiros, linho, estampados de algodão, toalhas, guardanapos, lençóis, cambraias, pólvora, armas de fogo, balas, roupas de negros, cobertores, tapetes para negros, chapéus de feltro, meias rústicas, pregos, colchetes, açúcar, chá, pimenta preta, especiarias de todo tipo, porcelanas, poncheiras, louça de cerâmica, óleo de linhaça, e de Florença, luvas de pele de carneiro, chitas, camisas, lenços, quinquilharias para o comércio com os índios, tecido enfiado, meias de homem de fio de Escócia, cordoaria, cabos, velame, sirgas, pratos, colheres, estanhos da Inglaterra,

ferragens, 1/3 de metal duro, cachimbos pequenos, papel de escrever, garrafas, panos de linho da Alemanha, linha, queijo de Cheschire (pequena quantidade), sal da Inglaterra, tijolos da Inglaterra, carvão de New Castle (56).

Numa carta para James Hunter e Cia., Pringle recusou a comissão de 5% alegando que o juro era de 10% em Charleston e reclamando que os comerciantes tinham de pagar o arroz em dinheiro à vista, na ocasião da entrega da mercadoria, mas não eram obrigados a dar crédito aos donos de plantação para a compra de bens de consumo (57).

As cartas de Pringle analisavam uma série de outros problemas que o comerciante de Charleston exportador e importador tinha de enfrentar. Ele enumerava as dificuldades do tráfico marítimo em função da rivalidade e guerra da Inglaterra com a Espanha, o embargo da Coroa na exportação de trigo, a concorrência que os navios de guerra estacionados em Charleston faziam aos navios mercantes, a escassez de mercadorias, a falta de transporte seguro, os fretes de toros para Londres eram de £ 3.50 por tonelada, para a Holanda £ 3.15 por tonelada; de arroz para Londres de 37 shillings por 100 libras em janeiro! Em maio de 1740, os valores tinham se elevado para £ 4.50 por tonelada de arroz para Londres e £ 5 para a Holanda e Hamburgo, e não havia transporte para Hull.

Em 1740, foram estabelecidos impostos altos sobre os escravos importados, cujo preço de venda se elevou. Para contornar o problema, os comerciantes estavam trazendo imigrantes. Numa carta de 5 de fevereiro de 1742 para seu irmão Robert, Andrew Pingle comentava que Joseph Wragg estava utilizando dois navios para trazer imigrantes, obtendo grande margem de lucro neste tráfico e que Houghton importara 60 do Palatinado. Pringle ainda observava a falta de letras de câmbio, a escassez de moedas que prejudicavam o comércio nesta época. Na mesma carta ele se referia aos principais objetivos políticos da comunidade de mercadores, enumerando os seguintes: estímulo da monarquia e vinda de imigrantes para contrabalançar o perigoso excedente de população negra em relação à branca e concessão do direito de comércio direto da colônia com os mercados estrangeiros sem passar pelo porto de Cowes. Ele lastimava-se de que os interesses dos

---

(56). — Charleston Archives, *The Copy Book of Letters of Robert Pringle* (mimeografado), vol. 1, p. 28 a 31, p. 48 a 49, p. 111 a 113 (Cartas de Robert Pringle a Richard Thompson, Charleston, 2 de setembro 1738; a Christopher Bradgate, Charleston, dezembro 1738; a Thomas Burrill, Charleston 20 julho de 1739).

(57). — *The Copy Book of Letters of Robert Pringle*, vol. 1, p. 50 a 51.

comerciantes de Carolina do Sul não estavam bem defendidos em Londres, o que contrastava com a atividade dos delegados das ilhas do açúcar. Noutra carta de 30 de maio de 1744, criticava amargamente a Assembléia de Carolina do Sul por estabelecer impostos arbitrários sem consultar os comerciantes. No Legislativo Colonial, os grandes fazendeiros constituíam maioria, a qual o governador era subserviente. Os mercadores tiveram de contratar um advogado para defende-los e quando esta iniciativa fracassou pensaram em apelar para o Tribunal de instância superior na Inglaterra a fim de solicitar a anulação dos impostos discriminatórios, criados pela Assembléia. Ele argumentava que os comerciantes deveriam ter sido informados das instruções da Coroa ao governador para estarem habilitados a defender os seus direitos. Em 20 de julho de 1744, Andrew Pringle escrevia ao seu irmão Robert, que um recurso não fora enviado ao Tribunal da Metrópole porque faltava aos negociantes *esprit de corps* e que eles estavam recuando das posições tomadas em relação ao governador e à Assembléia na questão dos impostos. Em dezembro, Andrew Pringle relatava que a Assembléia da Colônia estava tentando impedir a promulgação de uma lei pelo Parlamento proibindo a emissão de moeda pelas autoridades de Carolina do Sul. Portanto, a Assembléia e o governador estavam, na década dos quarenta, francamente contrários aos interesses dos comerciantes.

Em novembro de 1744, Andrew Pringle se queixava de que os corsários estavam privando os negociantes de transporte. Ele comentava que a idéia de levantar fundos para pagar os custos da defesa dos interesses dos comerciantes das plantações era muito boa e justa e se ele pudesse convencer a comunidade de mercadores a se solidarizar e contribuir, seria de grande utilidade para essa província (Carolina do Sul) e para os comerciantes engajados no intercâmbio com ela:

"But there is not a place perhaps in the British Dominions where there is little good Harmony and sociableness and unanimity among persons in trade as in this town of Charles Town. I for my part have taken a good deal of pains to make them sociable and to have a good understanding amongst themselves but all to no purpose and will be a hard task to bring them to a thing of that nature altho so very much for their interest there being some persons here, who you have knowledge of, that are so dogmatical and opinionated" (58).

---

(58). — Cartas de Andrew Pringle, janeiro e maio 1740, fevereiro 1742 e maio 1744 e para Robert Pringle, 20 de julho de 1744; 12 dezembro 1744, 19 novembro. *Copy Book of Letters of Andrew Pringle*, vol. 1. p. 160 a 161; vol. 2, p. 207 a 209 e 481 a 483; vol. 3, 684 e 686 e 712; vol. 4, p. 760 e p. 745 a 748 (2 últimas cartas).

Parece claro que os negociantes não conseguiam se organizar e controlar ou mesmo influir na Assembléia da Colônia na década dos quarenta, da mesma forma que na década dos vinte.

Durante os anos de guerra com a França, de 1754 a 1763, não houve uma queda drástica do transporte ou aumento considerável dos fretes. As exportações de arroz, o tráfico negreiro continuaram a se expandir e o preço dos escravos se elevou. O suprimento das tropas abriu novas oportunidades à produção e ao comércio. Guadalupe, Martinica e Cuba que tinham sido conquistadas pela Inglaterra, constituíam novos mercados para o arroz de Carolina do Sul. Em conjunto, a guerra foi um estímulo para a economia dessa colônia, apesar do levante dos Cherokee (1759-1761) e dos novos impostos estabelecidos para custear as despesas militares.

Em 1748, a população de Carolina do Sul era estimada em 64.000 habitantes, 25.000 brancos e 39.000 negros, e em 1773, em 175.000, 65.000 brancos e 110.000 negros. Em 1770, a população de Charleston seria de de 10.800 habitantes, 5.000 brancos e 5.800 negros, estimativa feita na base do número de casas (1.292). Laurens refere-se em 1775, a uma população de 14.000 em Charleston. O censo de 1790, dá a cifra de 16.920 (8.089 brancos e 8.831 negros). Não só a população cresceu, mas duplicou em 25 anos como o valor da exportação se elevou de £ 382.366 em 1763 para £ 456.513 em 1773 (58a). As oportunidades excepcionais de lucro estimularam a formação da sociedade de Smith Brewton e Austin, e de Laurens e Appleby que negociavam no comércio regular e na importação de escravos. No término da guerra, a associação se dissolveu. Austin e Appleby foram para a Inglaterra, Benjamin Smith comprou uma plantação, Aconbee no rio Ashley e Laurens Mepkin no Cooper e mais tarde, outras terras na Carolina do Sul e Geórgia (59). Laurens era simultaneamente um agente de casas britânicas e um comerciante por conta própria. As suas ligações internacionais ainda eram mais amplas do que as de Pringle, e o seu sucesso mercantil considerável, no entanto, ele se engajou cada vez mais na produção agrícola. O término da guerra com a França e a vitória da Inglaterra (1763) deram segurança à zona da fronteira e estimularam consideravelmente a ocupação das terras altas da Carolina do Sul. Laurens afirmava, em 1797, que os índios, sobre pressão dos colonos, tinham recuado para umas 300 milhas a oeste do litoral.

---

(58a). — Leila Sellers, *Charleston Business on the Eve of the American Revolution*, Durham, North Carolina, 1934, p. 15 e 11.

(59). — George C. Rodgers Jr., *Charleston in the Age of the Pinckneys*. University of Oklahoma Press, 1969, p. 30 a 31.

Em 1770, o interior já tinha superado a fase de economia de subsistência, supria o mercado litorâneo e exportava 4.000 barris de trigo por ano, além de carne de vaca e de porco. Logo após a guerra, os povoadores de Carolina do Sul foram penetrando no oeste de Carolina do Norte e na Geórgia. Nessa época, havia grandes esperanças de que a Geórgia seria uma zona favorável a extensão das plantações. Laurens desenvolveu ao menos três plantações na Geórgia na década dos sessenta e profetizava que dentro de vinte anos a região entre os rios Altamaha e Turtle, Saltillo e Mary, seria capaz de produzir arroz, alcatrão, pez, anil, mastros, madeiras (pinho e cipreste) para carregar 300 veleiros por ano.

A Flórida também foi aberta às plantações pouco depois do Tratado de Paz de 1763. Vários milhares de acres na Flórida do leste foram doados a membros do Parlamento, a comerciantes da Inglaterra e a prósperos negociantes e donos de plantação da Carolina do Sul. Provavelmente a plantação de maior superfície da Flórida do leste se localizava as margens do rio Halifax e pertencia a um comerciante de escravos britânico que negociava com Carolina do Sul, Richard Oswald.

Dessa forma, o capital comercial acumulado com os lucros da guerra foi atraído para os investimentos em terras na nova fronteira.

A fraqueza dos comerciantes como um grupo de pressão se refletia na composição da Casa dos Comuns da Assembléia de Carolina do Sul. No período de 1762 a 1765, havia 50 membros no Legislativo colonial, dos quais 3 eram mercadores; 11 eram comerciantes-proprietários de plantações; 23 proprietários de plantações exclusivamente; 7 advogados-proprietários de plantações; 3 de profissão desconhecida; 1 advogado; 1 médico-proprietário de plantação; 1 médico. No período de 1765 a 1768, a composição era a seguinte: 4 mercadores; 8 mercadores-proprietários de plantações; 26 proprietários de plantações; 7 advogados-proprietários de plantações; 2 de profissão desconhecida; 2 médicos-proprietários de plantações; 2 médicos; 1 capitão-proprietário de plantação (60).

Apesar de alguns comerciantes dos mais destacados dessa época, tais como Benjamin Smith e Henry Laurens, serem membros da Assembléia, é visível que o Legislativo estava dominado pelos proprietários de plantações.

---

(60). — Robert M. Weir, *Liberty and Property and no Stamps, South Carolina and the Stamp Act Crisis*, tese de doutorado apresentada a Western Reserve University, 1966 (apêndices A e B).

Em outubro de 1768, os mecânicos conseguiram eleger três membros da Casa dos Comuns da Assembléia, mas a representação dos proprietários rurais aumentou consideravelmente devido a admissão como votantes de 4.000 proprietários alodiais e as novas divisões de paróquias no interior (61).

Durante o período imediatamente anterior à guerra de Independência, os comerciantes de Charleston primeiro se recusaram a aceitar o boicote de importação de produtos ingleses iniciado pelos negociantes das colônias do norte e, finalmente, cederam relutantemente. Um dos motivos dessa atitude era o desinteresse pelo desenvolvimento da manufatura local devido a sua estreita associação com os comerciantes e fabricantes ingleses. Somente sob a pressão dos fazendeiros radicais, os comerciantes adotaram uma posição de resistência ativa contra a Companhia das Índias Orientais que defendia a importação e organizaram a Câmara do Comércio. Em 1769, a Comissão que elaborou e pôs em prática os acordos de não-importação compunha-se de 13 mecânicos, 13 proprietários de plantações, 13 comerciantes. Os três delegados de Carolina do Sul ao Congresso da lei do selo eram 1 advogado, 1 comerciante e 1 proprietário de plantação. Gadsden, o comerciante, era também grande fazendeiro e na Comissão os mecânicos votavam de acordo com os proprietários rurais porque era de seu interesse a não importação de artigos manufaturados britânicos, além da atitude submissa face a aristocracia rural.

Leila Sellers salienta que os mecânicos sofriam da concorrência de escravos treinados em ofícios e alugados pelos donos. Os artesãos livres preferiam migrar para o norte onde o seu *status* e padrão de vida eram melhores ou, quando tinham acumulado algumas economias, se transformavam em fazendeiros. Os mecânicos eram, portanto, um grupo social fraco que se beneficiava em se associar aos proprietários rurais na questão do boicote aos produtos ingleses. Os comerciantes achavam-se por conseguinte, isolados, de posse de estoques de mercadorias britânicas, sem condições de se converterem em fabricantes.

John Rutledge defendeu a posição dos delegados de Carolina do Sul ao Congresso Continental, contrário ao boicote, alegando que as colônias do norte estavam mais interessados em promover a venda de seus artigos manufaturados do que em prejudicar a Inglaterra pela política de não importação. Como o arroz e o anil eram exportados para a Inglaterra após a perda do mercado português para o arroz, o boicote arruinaria a Carolina do Sul, enquanto que as colônias do

---

(61). — Arthur Schlesinger, *The Colonial Merchants and The American Revolution, 1763-1776*. Atheneum, New York, 1968, p. 140.

norte exportavam para mercados estrangeiros e não tinham as consequências do boicote de importações.

O predomínio dos proprietários rurais em Carolina do Sul se revelava também na resolução unânime do Congresso provincial, de janeiro de 1775, atribuindo à Comissão local o poder de decidir sobre os processos de cobrança de dívidas (62).

Os primeiros anos depois da guerra de Independência de 1784 a 1787, constituíram um período de recuperação do comércio. As exportações de arroz elevaram-se para a faixa de 63.732 a 65.195 barris de 1784 a 1787; os de anil de 2.051 a 2.783; as de peles de veado caíram de 540 em 1785 para 205 em 1786; as de fardos de peles de veado aumentaram de 292 em 1784 para 657 em 1785 e declinaram para 256 em 1787; as de alcatrão mantiveram aproximadamente o mesmo nível de 2.489 barris em 1784 a 2.230 em 1787, apenas com ligeira queda. As exportações de resina e terebentina sofreram baixa considerável, 4.877 barris de resina em 1784 para 1.904 em 1787; 7.331 barris de terebentina para 3.707 em igual período de tempo. Em compensação as exportações de tabaco e madeira aumentaram substancialmente: o primeiro produto de 2.680 meias pipas para 5.493; o segundo de 705.200 para 1.057.600 pés, de 1.072.000 para 2.689.000 pipas, de 402.100 para 1.023.700. Finalmente, a exportação de milho se elevou de 14.080 para . . . . 29.088 alqueires (63).

Nota-se portanto, após a Independência, um declínio da produção de alcatrão, resina e terebentina e uma crescente concentração no arroz e anil e no tipo de economia de plantação. Os dois primeiros anos de após-guerra foram de expansão do comércio como se observa pelos direitos alfandegários. Em 1786, houve uma queda seguida por uma recuperação em 1787 e 1788, devido principalmente a um incremento do comércio de cabotagem. Nesses anos, os comerciantes britânicos tornaram a predominar.

A variedade e o volume de importação revelam a incapacidade de Carolina do Sul de desenvolver um sistema fabril local. Praticamente toda sorte de artigos, mesmo os mais simples, de caráter artesanal, são importados. Figuravam na pauta de importações: materiais de construção, equipamento agrícola, arreios, selas, gêneros alimentícios, suprimentos básicos, ferragens, velas, cerâmica, armações de ca-

---

(62). — Arthur Schlesinger, *The Colonial Merchants and The American Revolution, 1763-1776*. Atheneum, New York, 1968, p. 467 a 528.

(63). — South Carolina Archives, Columbia, South Carolina, *Duties on Trade at Charleston 1784-1799* (mimeografado),

ma, sabão, perucas, cutelaria, quinquilharia, marfim, especiarias, café, frutas das Antilhas e artigos de madeiras.

A crise do preço do anil no fim do século, e do arroz em 1796, quando o mercado português já estava perdido, causaram a mina de um novo grupo de firmas comerciais de Charleston que tinham começado a prosperar nas décadas dos sessenta e dos setenta.

A harmonia que caracterizou o ambiente político de Carolina do Sul, descrita por Robert Weir (64) parece ser ao menos parcialmente, resultante da predominância indisputada do grande proprietário rural. Segundo Weir

"there were only personal animosities or clashes of opinion which did not lead to permanent alignments that fractured the unity of the Commons House".

Charleston comparada com o Rio de Janeiro era mais tipicamente uma sociedade de plantação voltada para a exportação de um pequeno número de produtos tropicais e de indústria extrativa, em decorrência de uma série de fatores, dentre os quais se destacam: a menor população do porto e do interior dependente do porto e a maior proporção de escravos em relação aos brancos. Uma parcela importante das exportações de Charleston dependia do subsídio da Coroa britânica para poder competir com os produtos congêneres (alcatrão, resina, terebentina) da Escandinávia ou das Antilhas (anil). As exportações da Carolina do Sul eram menos importante para o conjunto do Império britânico do que as do Brasil para o Império português e, portanto, não havia necessidade do Parlamento contemplar os interesses dos comerciantes locais. Charleston perdeu importância estratégica após a paz de 1763, quando a fronteira sul ficou assegurada com a derrota da França e da Espanha, e o Rio de Janeiro manteve a sua importância estratégica até no século XIX.

Os comerciantes de Charleston estavam menos bem situados do que os do Rio de Janeiro para desenvolver um tráfico negreiro, baseado em pequenas embarcações de 70 e 140 toneladas. Por outro lado, o próprio poderio naval da metrópole não dava margem a uma participação substancial dos comerciantes locais no comércio atlântico. Portugal precisava recorrer a colaboração dos comerciantes coloniais para reduzir a concorrência estrangeira.

---

(64). — Robert M. Weir, *The Harmony we were so famous for; an Interpretation of Pre-Revolutionary South Carolina Politics*, William and Mary Quarterly, outubro 1969, p. 475 a 501.



A pequena dimensão dos mercados de Charleston e do interior subordinado a este porto comparada com a dos mercados do Rio de Janeiro e região dependente, restringia a possibilidade de formação de uma burguesia comercial bastante dinâmica para construir uma atividade artesanal e fabril, mesmo subsidiárias.

A economia de plantação é por natureza sujeita às flutuações do mercado internacional, no entanto, os ciclos foram de menor duração em Carolina do Sul e as crises frequentes dificilmente superáveis pelos comerciantes locais.

Em Carolina do Sul a primeira crise ocorreu no início da década de 1730, com a suspensão do subsídio ao alcatrão, resina e terebentina e o declínio da atividade de caça; a segunda no término da guerra com a Espanha e a França nos anos de 1749 a 1755, com a baixa dos preços das principais exportações; a terceira após a guerra contra a França, nos anos que se seguiram ao tratado de paz de 1763, agravada pelo boicote à Inglaterra durante a luta pela Independência; pela perda do mercado português de arroz; e pela queda novamente dos preços do arroz e do anil na década dos noventa.

No Rio de Janeiro a fase de prosperidade associada ao ciclo do ouro e à expansão territorial, se prolongou do início do século XVIII até 1760 aproximadamente. A fase de depressão se encerrou no fim da década dos setenta e foi sucedida por um período de florescimento baseado na agricultura tropical. A maior estabilidade deu margem ao desenvolvimento de uma burguesia comercial. Em Carolina do Sul as crises comerciais foram acompanhadas da abertura de novas possibilidades de acesso às terras, enquanto que na capitania do Rio de Janeiro a terra foi distribuída a um grupo restrito em época remota. Pombal promoveu uma política de valorização da atividade fabril e comercial e procurou destruir a mentalidade de que a propriedade da terra dava *status* e categoria aristocrática. Os comerciantes no Rio de Janeiro podiam merecer a Ordem de Cristo por serviços prestados à Coroa, o que não acontecia em Charleston.

A economia de plantação, tanto na Carolina do Sul como na capitania do Rio de Janeiro não era escravagista do modelo antigo. Em ambas existiam formas de transição entre o escravo e o assalariado. No entanto, no Rio de Janeiro houve o uso do escravo de ganho além do escravo de aluguel. O escravo de ganho já era quase um trabalhador livre. Ele recebia salário e pagava uma percentagem ao proprietário. No Rio de Janeiro o artesão ou operário não tinha acesso à terra ou possibilidade de emigrar para outra zona da colônia onde seu

trabalho fosse mais valorizado, por não haver escravidão. Ele tinha de conviver nas corporações, nas oficinas, com o trabalhador escravo.

O sistema de crédito criado pelo comerciante local era bem mais importante no Rio de Janeiro do que em Carolina do Sul, subordinado aos interesses da agricultura e da agro-indústria.

Era portanto, um sistema próprio diverso do escravagista clássico, ou do capitalista.