

# PARA ALÉM DAS CAPITANIAS: REGIÃO COLONIAL, ESPAÇO ECONÔMICO E JURISDIÇÃO POLÍTICA (SÉC. XVI-XVIII)

## BEYOND CAPTAINCIES: COLONIAL REGION, ECONOMICAL SPACE AND POLITICAL JURISDICTION (16TH-18TH CENTURIES)

**Thiago Dias<sup>1</sup>**

Endereço profissional: R. Joaquim Gregório, s/n - Penedo, Caicó - RN,  
59300-000. UFRN, Ceres.  
E-mail: dias.thiagoga@gmail.com

**Resumo:** A historiografia brasileira do período colonial pouco valorizou objetos de pesquisa que tivessem como recorte espacial uma determinada região da América portuguesa. Realidade bem diferente da produção latino americana. A questão da região colonial e seus pressupostos de análise ganham contribuições com os inúmeros estudos já realizados sobre a América espanhola entre os séculos XVI a XVIII. Esse artigo tem como objetivo fomentar o debate em torno do conceito de região colonial, assim como propor arcabouços teóricos e metodológicos que permitam ampliar as possibilidades de pesquisa e produção historiográfica a partir dessa conceituação.

**Abstract:** Brazilian historiography which covers the colonial period has underestimated subjects of research regarding specific regions of the Portuguese America, differently from the Latin American historical production. The colonial region issue and its presumptions of analysis have gained many contributions with the various studies about the Spanish America between the sixteenth and the eighteenth centuries. This article aims to encourage the debate on the concept of colonial region, as well as to suggest theoretical and methodological frameworks that allow us to widen not only the research possibilities but also the historiographical production based on this conception.

**Palavras-chave:** Região colonial; espaço econômico; jurisdições políticas.

**Keywords:** Colonial region; economical space; political jurisdictions.

---

<sup>1</sup> Doutor em História Econômica pela USP e Professor de História do Brasil na UFRN-Ceres, Caicó-RN.

A historiografia brasileira do período colonial pouco valorizou objetos de pesquisa que tivessem como recorte espacial uma determinada região da América portuguesa. Realidade bem diferente da produção latino americana. A questão da região colonial e seus pressupostos de análise ganham contribuições com os inúmeros estudos já realizados sobre a América espanhola entre os séculos XVI a XVIII, como é o caso do Peru e as regiões de Córdoba e Tucumán; do México e a região de Guadalajara e o Bajío; Argentina e o entorno de Buenos Aires; o Chile e as regiões de Santiago, La Serena e Concepción; Colômbia e o papel de Nueva Granada e muitas outras regiões<sup>2</sup>. Destacamos também os problemas historiográficos já há muito discutidos pelo historiador equatoriano e professor em El Colegio de México, Manuel Minõ Grijalva, como também mais recentemente do geógrafo brasileiro Carlos Walter Porto-Gonçalves<sup>3</sup>.

Quanto à historiografia brasileira os trabalhos são pontuais. É o caso das análises de Bert Barickman para o Recôncavo baiano e os contrapontos entre a economia interna e exportadora; a questão da produção rural e o mercado interno entre as minas e os currais realizado por Ângelo Alves Carrara<sup>4</sup>. Em Pernambuco e o Norte do Estado do Brasil, citamos as análises sobre o campesinato setecentista de Guillermo Palacios e a pesquisa da arquiteta Nathalia Diniz sobre as fazendas de gado nas 'Ribeiras do Norte' do final do século XVIII e XIX<sup>5</sup>.

Nossa proposição para essa questão é que muitos dos vícios interpretativos dos Institutos Históricos e Geográficos dos séculos XIX e XX ainda tenham peso sobre os tipos de pesquisas históricas, sobretudo nas chamadas 'histórias estaduais', que acabam sendo circunscritas as províncias e capitanias que deram origem aos atuais estados da federação. Por outro lado, a importante expansão dos programas de pós-graduação das universidades federais brasileiras contribuiu para o significativo aumento da produção de teses e dissertações, mas que muitas vezes sofrem também desse vício de pensar a colônia a partir das fronteiras estaduais vigentes. Além das questões geográficas, também contribui para essa divisão, costumeira e presa muitas vezes aos limites

---

2 ASSADOURIAN, Carlos Sempat. El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio economico. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982; YOUNG, Eric Van. La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII. La economía rural de la región de Guadalajara, 1675-1820. México: Fondo de Cultura Económica, 1989. (1ª ed. em inglês 1981); TUTINO, John. Making a New World. Foundation capitalismo in the Bajío and Spanish North America. Durham: Duke University, 2011; ROFMAN, Alejandro. Desigualdades regionales y concentración económica. El caso argentino. Buenos Aires: Ediciones Siap-Planteos, 1974; CARMAGNAMI, Marcello. Les mécanismes de la vie économique dans une société coloniale: le Chili (1680-1830). Paris: SEVPEN/École Pratique des Hautes Études - VI<sup>e</sup> Section Centre de Recherches Historiques, 1973 e RODRÍGUEZ, Muñoz et all. La función de Santafé en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII. Fronteras de la Historia, vol. 18, núm. 1, 2013, pp. 165-210.

3 GRIJALVA, Manuel Miño. ¿Existe la historia regional? Historia mexicana, vol. LI, núm. 04, abr.-jun., 2002, p. 867-897 e PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. Territorialidades y lucha por el territorio en América Latina. Geografía de los movimientos sociales en América Latina. Lima: UGI, 2013.

4 Bert Barickman deixa claro, do título da tese à conclusão, a larga influência que teve da obra de Fernando Ortiz. Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar, um estudo que "revelou um contraste marcante entre a produção de açúcar e o cultivo do fumo em Cuba", publicado em Havana, 1940. BARICKMAN, Bert J. Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.; CARRARA, Angelo Alves. Minas e currais. A produção rural e mercado interno de Minas Gerais, 1674-1807. Juiz de Fora: Ed. UFJF, 2007.

5 PALACIOS, Guillermo. Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817). Brasília: UnB, 2004. e DINIZ, Nathalia M. Um sertão entre tantos outros: fazendas de gado das Ribeiras do Norte. 307 p. Tese. (Doutorado - Área de Concentração: História e fundamentos da Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismos, Universidade de São Paulo). São Paulo: FAUUSP, 2013.

fronteiriços entre as capitanias nos estudos históricos, a organização das fontes documentais cujos os repositórios obedecem essa divisão, como é o caso do Arquivo Histórico Ultramarino, em Portugal.

Também não deixamos de acreditar na influência de alguns aspectos da atual historiografia portuguesa sobre a historiografia brasileira, como é o caso, por exemplo, dos trabalhos de António Manuel Hespanha, que tem se dedicado ao tema das Freguesias, Conselhos e Vilas durante a Idade Moderna em Portugal, ao contrário, por exemplo, das pesquisas com recortes espaciais em torno de uma região, com foi o trabalho pioneiro de Joaquim Romero Magalhães<sup>6</sup>. Dada a diminuta dimensão territorial de Portugal e a própria organização concelhia e municipal do seu território, as bases espaciais de análise em alguma medida partem dos municípios, vilas e freguesias, o que tem gerado um modismo nas produções históricas de um país de dimensões continentais, como é o caso do Brasil.

Esse artigo tem como objetivo fomentar o debate em torno do conceito de região colonial, assim como propor arcabouços teóricos e metodológicos que permitam ampliar as possibilidades de pesquisa e produção historiográfica a partir dessa conceituação. Apresentamos, para tanto, parte de nossas pesquisas sobre o Norte do Estado do Brasil, região essa que se conformou entre os séculos XVI a XVIII, tendo compreendido os territórios e jurisdições entre o Rio São Francisco e o Jaguaribe, ou seja, de Alagoas ao Ceará, e tendo como centro econômico e político a Capitania de Pernambuco e a praça mercantil do Recife.

## **Região e colonização**

Partiremos, para tanto, da definição de região colonial apresentada por Ilmar Mattos em “O tempo Saquarema”. Para o autor, “a região não deve ser reduzida a determinados limites administrativos, como o das Capitanias”. Acrescenta ainda que a região “não deve ter também como referência apenas a distribuição de seus habitantes” em um dado território, “pois não é o fato de um grupo de pessoas habitar o mesmo território que determina o mesmo estabelecimento de uma rede de relações sociais e o desenvolvimento de uma consciência comum de pertencer a um mesmo mundo, embora seja certo que uma região não prescinde de uma base territorial”. Com Mattos, somos desafiados a pensar a região como “uma construção que se efetua a partir da vida social dos homens, dos processos adaptativos e associativos que vivem, além das formas de consciência social que lhes correspondem”<sup>7</sup>, um tema caro aos debates da geografia

---

6 HESPANHA, António Manuel. *As vésperas do Leviathan*. Coimbra: Almedina, 1994, e MAGALHÃES, Joaquim Romero. *O Algarve económico. 1600-1773*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993.

7 MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987, p. 24-25.

contemporânea, sobretudo do geógrafo Milton Santos<sup>8</sup> e até mesmo de debates anteriores, como é o caso dos historiadores ligados aos Annales<sup>9</sup>.

Nesse sentido, Ilmar Mattos concluiu que a região colonial é o “resultado da ação colonizadora, dos processos adaptativos dos seus agentes do território americano, das formas de associação estabelecidas a partir dos interesses da face metropolitana e, por fim, das representações em permanente elaboração, entre os quais ganham destaque as noções de grandeza e opulência”<sup>10</sup>.

Portanto, entendemos que os territórios em torno e conectados às Capitanias do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Santos; Bahia, Espírito Santo e Ilhéus; Pernambuco e Alagoas, Itamaracá, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, assim como, o norte amazônico e os Estados do Grão Pará e Maranhão e seus sertões, enquanto região colonial, só podem ser apreendidos na interface entre as perspectivas conceituais de espaço econômico<sup>11</sup> e espaço político<sup>12</sup>, tendo como centro um núcleo urbano que conjuga as funções de praça mercantil e de centro político-administrativo.

Foi no processo colonizador da América portuguesa, a partir do século XVI, que a produção e extração de variados gêneros se estruturou, paralelamente ao estabelecimento de rotas comerciais que ligavam as várias partes das primeiras feitorias e engenhos aos portos de Recife e Salvador, por exemplo. Ao mesmo tempo em que o Governo de Pernambuco em Olinda e o de Salvador na Bahia passaram a desempenhar uma hegemonia política sobre toda a região, ao norte e sul do Rio São Francisco, ou seja, a conformação desses espaços econômicos se operaram paralelamente ao desenvolvimento da colonização. Nas palavras de Fernando Novais “a ocupação, povoamento e valorização de novas áreas, e sua integração nas linhas da economia europeia” eram as bases dessa colonização e, portanto, da formação desses espaços econômicos onde “a exploração ultrapassava dessa forma o âmbito da circulação de mercadorias, para promover a implantação de economias complementares extra-

---

8 De acordo com Milton Santos, todos os recortes e apropriações de categorias que dialoguem com as teorias sobre o espaço, como a região, por exemplo, devem partir do pressuposto que o espaço, em si, já se constitui de elementos diferentes, híbridos, pois é “resultado da inseparabilidade entre sistemas de objetos e sistemas de ações”. SANTOS, Milton. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: EDUSP, 2006, p. 56.

9 A título de exemplo, citamos o historiador francês Jacques Revel. Ao se debruçar sobre a França nas décadas anteriores ao fim do Antigo Regime, afirma que “o reino é um mosaico de particularidades imperfeitamente reunidas e aglutinadas”, encaminhando a discussão para uma premissa mais elaborada sobre “a existência da região enquanto realidade histórica, social e cultural”. Jacques Revel. *Do Antigo Regime ao Império: a identidade regional, inevitável e impensável*. In: \_\_\_\_\_. REVEL, Jacques. *A invenção da sociedade*. Lisboa: DIFEL, 1989, p. 159-180. Citações p. 162; 166.

10 MATTOS, Ilmar Rohloff, *idem*, p. 24-25.

11 Para as definições utilizadas sobre espaço econômico, ver: BOUDEVILLE, Jacques-R. *Les Espaces Économiques*. Paris: Presses Universitaires de France, 1970, p. 7-28 e algumas páginas específicas sobre o caso do Brasil. Utilizamos também as definições de Immanuel Wallerstein, notadamente as questões em torno da economia-mundo podendo ser investigada a partir de recortes espaciais desse próprio espaço econômico e a criação do sistema-mundo moderno. Immanuel Wallerstein. *Espaço Econômico*. In: RUGIERRO, Romano. (Org.). *Enciclopédia Einaudi*. Vol. 07. Porto: IN/CM, 1984, p. 216-225. Ver também as definições daquilo que François Perroux convencionou de “sociedade negociante” e sua relação com o Estado e as instituições em *Economia e Sociedade*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1961, p. 11-30. Para “espaço econômico colonial” ver ASSADOURIAN, Carlos Sempat. *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio economico*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1982, notadamente as páginas 109-134.

12 Para as definições utilizadas sobre espaço político, ver as análises de Henry Lefebvre, para quem o espaço “depende de interesses divergentes e de grupos diversos que, no entanto, encontram uma unidade no Estado”, e, portanto, “o espaço foi formado, modelado a partir de elementos históricos ou naturais, mas politicamente. É uma representação literalmente povoada de ideologia”. LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008, p. 53 e 62; sobre os jogos dos poderes em diversas escalas e dimensões espaciais que pautam as disputas no espaço político, ver: BOURDIEU, Pierre. *Esboço de uma teoria da prática*. Oeiras: Celta Editora, 2002, p. 171-189 e uma ampla discussão sobre a razão do Estado, os processos de adaptação e disputa dos indivíduos na conformação do espaço político, ver: FOUCAULT, Michel. *Segurança, território, população*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

européias, isto é, atingia propriamente a órbita da produção”<sup>13</sup>.

Juntamente com o domínio econômico, constituiu-se também a hegemonia política dos Governos centrais das capitanias com sede de governo, como Recife e Salvador, frente aos governos das demais capitanias. Essa hegemonia política contribuiu, por exemplo, para a manutenção das estruturas coloniais, especialmente o exclusivo metropolitano, permitindo “o comércio vantajoso de alguns produtos de alto valor unitário no mercado europeu” aos negociantes reinóis, em maior medida, mas também aos grupos mercantis a eles associados localmente. É preciso lembrar também que a produção dos principais produtos que passaram a figurar nas pautas de exportação nessas regiões estiveram diretamente relacionados ao trabalho escravo de indígenas e negros, em diversas etapas produtivas, portanto, foi o comércio e o tráfico de escravos da África que permitiu “por em funcionamento a produção colonial” na América portuguesa, em regiões distintas e com níveis de desenvolvimento diferentes<sup>14</sup>.

Um dos principais desdobramentos dos pressupostos teóricos relacionados a formação regional, no plano do comércio atlântico e do transporte de mercadorias, são as questões relacionadas a manutenção do exclusivo metropolitano e a preeminência de determinados portos sobre as contiguidades territoriais a ele conectado. É o caso do Norte do Estado do Brasil.

As demais capitanias do Norte do Estado do Brasil, com exceção de Pernambuco, quase não tinham comércio direto com o Reino. Na prática, essa limitada movimentação mercantil e portuária, ou seja, obrigatoriedade de escoamento da produção pelo porto de Recife criou rotas de comércio da região por rotas terrestre e pela de navegação por cabotagem até o Recife. Paralelamente, tal controle mercantil também levou que os mercadores do Recife se tornassem os principais financiadores da produção, prendendo assim os senhores de engenhos, lavradores e outros produtores numa cadeia de créditos e dívidas, o que reforçava ainda mais o domínio desses mercadores.

Dessa foram, a ausência ou mesmo limitada atuação das alfândegas nas demais capitanias do Norte do Estado do Brasil no tocante ao comércio externo, atestam a falta de comércio direto com o reino. Em todas as capitanias, em maior ou menor medida, estava prevista a vigilância e a cobrança de taxas sobre as mercadorias que pudessem chegar e sair. Essa função era exercida pelo Provedor da Fazenda Real, que acumulava a tarefa de Juiz da Alfândega. Porém, somente as capitanias de Pernambuco e, em menor medida, a da Paraíba possuíram alfândega com estruturas adequadas ao comércio atlântico.

Adam Smith, em 1776, resumiu o problema sobre o comércio direto e indireto da seguinte forma: “um comércio externo direto para consumo interno sempre é mais

---

13 NOVAIS, Fernando. Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808). 9 eds. São Paulo: HUCITEC, 2011, p. 68.

14 Idem, p. 33.

vantajoso do que um comércio externo por vias indiretas”. Isso porque para trazer ao mercado interno os bens estrangeiros, “requer-se um capital muito menor em se tratando de comércio externo direto do que de comércio externo indireto”<sup>15</sup>. Essas mesmas questões também estiverem presentes no processo colonizador na América espanhola, como chamou atenção Ruggiero Romano sobre os níveis de encarecimento de produtos no comércio interno do México setecentista. Como se percebe em um relato de 1812, ao ter afirmado que “todo o opulento reino do México e as vastíssimas Províncias Internas, não há mais porto livre que o de Veracruz: ali existe o monopólio mais escandaloso de todos os efeitos da Europa”. Isso porque os efeitos europeus já vinham para Cádiz de “segunda mão, em Veracruz de terceira, no México, Querétaro ou Zacatecas de quarta; na feira de Saltillo, de onde se repartem cada ano para o interior das províncias de quinta, e em cada lugar a partir dela, a distância de 300 e também de 500 léguas de Veracruz, de sexta”<sup>16</sup>. Ruggiero Romano classificou esse comércio direto dos portos de Veracruz e Cádiz e o comércio de efeitos europeus indireto nas províncias internas, como um monopólio baseado na “tirania das distâncias”.

A quase inexistência de comércio direto entre as demais capitanias do Norte do Estado do Brasil com Lisboa, obrigou que os fluxos mercantis do conjunto da região fossem dirigidos para o Recife, consolidando um comércio indireto. Nesse sentido, o problema do comércio direto e indireto tocava duas questões igualmente relevante. Primeiro, todos os negociantes partiam do pressuposto que o comércio direto era o mais vantajoso para os seus negócios. Em segundo lugar, o estabelecimento do exclusivo metropolitano impedia que os negociantes realizassem suas operações mercantis diretamente com o comprador senão fosse através dos portos portugueses e, num segundo nível, os negociantes e compradores do Norte do Estado do Brasil realizavam seus negócios por Recife e não diretamente com Lisboa ou Porto. Dessa forma, o que procuramos demonstrar também é que os negociantes das praças mercantis na América portuguesa, apoiando-se no exclusivo metropolitano, exerceram um monopólio indireto ou um segundo monopólio sobre toda a região em que a praça mercantil mantinha relações diretas com o comércio atlântico.

O processo colonizador e as dinâmicas a ele inerente primavam pela inserção dos territórios do Novo Mundo ao mercado europeu, portanto, não é possível pensar a região dissociada dessa conexão mais ampla. Assim como a região não é um dado natural, mas uma conformação artificial, que em grande medida, foi produzida pelos recortes econômicos e políticos estabelecidos pelo processo histórico. Ao longo desse texto será demonstrado que a navegação mercantil e o giro do capital extrapolam qualquer tentativa de circunscrever limites territoriais e jurisdicionais tão seguros e

---

15 SMITH, Adam. *A Riqueza das Nações. Investigação sobre sua natureza e suas causas.* (1º ed. 1776). Vol. 01, Livro 04. São Paulo: Abril Cultural, 1983, p. 41.

16 ROMANO, Ruggiero. *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México.* Cidade do México: Fondo de Cultura Económica, 1998, p. 84.

imóveis para regiões do Brasil colonial, como foi o Norte do Estado do Brasil, por exemplo, e sua relação como processo crescente de mundialização promovido pelo comércio de longa distância e dos capitais (numerários, mercadorias e créditos) envolvidos.

## O Norte do Estado do Brasil

O Norte do Estado do Brasil, ou seja, a região colonial que teve como centro econômico o porto do Recife e como centro político o Governador de Pernambuco, se conformou na confluência entre o espaço econômico e a jurisdição política, subordinando as contiguidades territoriais da Capitania de Pernambuco, desde Alagoas até a Capitania do Ceará. É bem verdade que o termo ‘Norte do Estado do Brasil’ para designar as contiguidades territoriais ou a hinterland ligada a Pernambuco não surgiu no século XVIII. Seguindo os passos de Evaldo Cabral de Mello, nossa pesquisa aponta que o termo surgiu pela primeira vez, pelo menos no sentido que estamos aqui trabalhando, numa carta escrita pela Câmara de Olinda em 1651 a D. João IV. Os “oficiais da Câmara de Pernambuco e povos das Capitanias do Norte do Estado do Brasil” solicitavam certos ajustamentos para o soerguimento econômico da região pós domínio holandês, incluindo aí todas os povos que a custa de “nosso sangue, vidas e despesas”<sup>17</sup> devolveu à corte portuguesa o domínio da região. No entanto, a definição aqui trabalhada levou em consideração outros processos, como apontaremos a seguir.

Gregório Varela de Berredo Pereira, morador de Pernambuco, escreveu em 1690 um curioso relato das “jurisdições e regalias que goza esse governo de Pernambuco”. Intitulado “Breve compêndio do que vai obrando neste Governo de Pernambuco o senhor Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho”<sup>18</sup>, o autor narra o curto período que este governador permaneceu à frente da Capitania, entre maio de 1689 a junho de 1690.

No relato, o autor afirmava que Pernambuco possuía “tanta jurisdição como o da Bahia, pelas larguezas que tem de terras”, e que “tem este governo debaixo de sua jurisdição muita quantidade de gente e famílias muito nobres”. Paralelamente à descrição dos vários aspectos das áreas produtivas de Pernambuco e dos territórios conectadas a ela, o autor foi construindo uma argumentação em torno da jurisdição política do governo de Pernambuco. De Olinda à Ilha de Itamaracá, muitos engenhos, gado, pau-brasil e ricas águas, “com porto de mar excelentíssimo para navios e

---

17 Carta da Câmara de Pernambuco e povos do Norte do Estado do Brasil a D. João IV. Pernambuco, 10 de março de 1651. BA, Cod. 51-IX-6, p. 127-128. Agradeço à amiga lisboeta Diana Martins a transcrição integral do documento.

18 MELLO, José Antônio Gonçalves de. Pernambuco ao tempo do governo de Câmara Coutinho (1689-1690). Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco. Vol. LI. Recife: CEPE, 1979, p. 257-300. Sobre a trajetória política de Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho, ver o capítulo 03 da dissertação de SANTOS, Marília Nogueira dos. Escrevendo cartas, governando o império: a correspondência de Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho no ultramar português (1690-1702). Dissertação (Mestrado em História). Niterói: UFF, 2007, p. 90-162.

sumacas”, evidenciando assim a relevância da navegação atlântica e de cabotagem. Entre o rio São Francisco e Alagoas, “muito gados e excelentíssimos tabacos”. “Tem este governo de jurisdição, pela costa marítima”, muitas léguas de onde “parte com o Maranhão, até a barra do Rio São Francisco”. Além de tudo, aconselhou ao rei incorporar a Paraíba e o Rio Grande, tendo sugerido inclusive fazer em Pernambuco um Governo Geral, tal como na Bahia<sup>19</sup>.

Naquela altura, Olinda era “cabeça e metrópole de todo o Pernambuco”, embora já não gozasse do prestígio antigo, pois o “açote do inimigo holandês” já havia diminuído sua sua importância. Era passado o tempo do “grande e considerável negócio”, no qual a vila era “muita abastada riquezas, pelos muitos navios que vinham de Buenos Aires carregados de pratarias”<sup>20</sup>. Era passado também o tempo que Olinda podia ser descrita como “a maior e mais bem fundada [cidade] que houve em toda a América, que era comparada a Lisboa”<sup>21</sup>. É possível que o autor estivesse retomando aqui um expediente utilizado nas cartas de Duarte Coelho ao rei para qualificar as possessões a ele recebidas nas partes do Brasil no século XVI: comparar Pernambuco a Portugal, ou seja, uma Nova Lusitânia, tendo como capital Olinda que teria sido a nova Lisboa<sup>22</sup>.

Já Recife, para Gregório Pereira, que tinha o título de povoação naquela altura, era o lugar da “corte de Pernambuco”, onde morava “muita gente, com muitas riquezas, por ser a parte onde tudo acode e vêm as frotas de Portugal a buscar os açúcares e mais drogas da terra, donde estão as alfândegas e armazéns d`El Rei”<sup>23</sup>. Esse expediente narrativo que em escalas diferentes propõem uma comparação entre Olinda e Lisboa e, depois, Recife e Lisboa, utilizava alegorias sobre a grandeza da cabeça do Império refletida nas colônias. Nos séculos XVI coube a Olinda, nas palavras de Gregório Pereira, a comparação com Lisboa. No século XVIII será pela riqueza, alfândega e frotas que Recife irá sobrepor Olinda. Fernand Braudel, ao discorrer sobre as cidades da América ibérica, não deixou de narrar essa sobreposição da antiga cidade aristocrática para a nova cidade mercante. “Recife – a cidade dos mercadores – ergue-se ao lado da cidade aristocrática de Olinda, a dos grandes proprietários de plantações, senhores de engenho e donos de escravos”<sup>24</sup>.

---

19 Gregório Varela de Berredo Pereira. Breve compêndio do que vai obrando neste Governo de Pernambuco o senhor Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho. Recife, 1690. In: MELLO, José Antônio Gonçalves de. Pernambuco ao tempo do governo de Câmara Coutinho (1689-1690). Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco. Vol. LI. Recife: CEPE, 1979, p. 280-281.

20 Essa alusão às patacas de prata da América Espanhola evidenciam o papel do negócio do açúcar na aquisição e financiamento do tráfico negreiro, afinal sem a prata não haviam aquisição de tecidos na Ásia para resgate de escravos na África. POMERANZ, Kenneth. A grande divergência: a China, a Europa e a construção da economia mundial moderna. Lisboa: Edições 70, 2013, p. 447.

21 Gregório Varela de Berredo Pereira. Breve compêndio do que vai obrando neste Governo de Pernambuco o senhor Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho, Idem, p. 281.

22 MELLO, Evaldo Cabral de. Uma Nova Lusitânia. In: MOTTA, Carlos Guilherme. (Org.). Viagem incompleta. A experiência brasileira. São Paulo: Senac, 1999, p. 71-102.

23 Gregório Varela de Berredo Pereira. Breve compêndio do que vai obrando neste Governo de Pernambuco o senhor Antônio Luís Gonçalves da Câmara Coutinho, p. 282.

24 BRAUDEL, Fernand. Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVIII. Vol. 01 - As estruturas do cotidiano. São Paulo: Martins Fontes, 2005, p. 477.

Dos muitos eventos e processos que marcaram a história da inserção das terras nativas transformadas em coloniais no mapa das rotas mercantis, entre os séculos XVI a XVIII, destacamos alguns passos relevantes nesse processo. Em primeiro lugar, partimos do entendimento a passagem da Nova Lusitânia para Pernambuco não só simbolizou uma modificação toponímica, mas também o fato de que o plano da colonização foi elaborado em torno da produção do açúcar, ou seja, a colonização a partir de Pernambuco esteve desde o início atrelada a mobilização de recursos bélicos e investimentos para o plantio da cana e montagem de engenhos<sup>25</sup>. Nas palavras de Rodrigo Ricupero, “o produto escolhido para viabilizar a empresa colonial foi o açúcar, aproveitando-se dentre outros fatores, das boas condições do solo”, preços altos e demanda crescente na Europa, permitiu a grande prosperidade da região no final do século XVI<sup>26</sup>.

O projeto de colonização a partir do açúcar permitiu investir também, além da lavoura da cana e da produção no engenho, no apressamento de índios e na armação de tumbeiros, no espraiar de jurisdições e alargar fronteiras, na fundação vilas e estabelecimento de rotinas fiscais e rotas comerciais. Nesse sentido, é possível afirmarmos que o avanço do processo colonizador português, no Norte do Estado do Brasil foram, em linhas gerais, comuns ao território de Pernambuco e demais capitanias vizinhas por terem encontrado na economia açucareira os recursos necessários para a expansão.

A extração do já conhecido pau brésil; extensas faixas de terra litorâneas propícias ao cultivo da cana; mão de obra disponível<sup>27</sup>; terras ideais para o gado vacum, cabrum e cavalar. Depois do século XVI e do estabelecimento da economia açucareira no litoral “é que diferenças regionais e locais, na terra tropical do Brasil, sobretudo, em relação aos solos, rede hidrográfica e relevo” passariam ter relevância para o aproveitamento econômico de áreas mais afastadas<sup>28</sup>. Mais do que isso, os interesses desses primeiros donatários e suas possibilidades de retorno frente aos recursos investidos, fizeram girar recursos bélicos para logo promover ganhos de conquista. Nativo por nativo, légua por légua, fosse com a extração de madeira tintória ou com a comercialização das primeiras caixas de açúcares de toda sorte, era preciso fazer valer o esforço<sup>29</sup>.

---

25 Ver as assertivas de MAURO, Frédéric sobre a intercontinentalidade da expansão ultramarina e a continentalidade da colonização em Nova História e Novo Mundo. São Paulo: EDUSP/Perspectiva, 1969, notadamente, p. 55-117.

26 RICUPERO, Rodrigo. A formação da elite colonial: Brasil, c. 1530 – c. 1630. São Paulo: Alameda, 2009, p. 115. Ver também: \_\_\_\_\_. O tempo dourado do Brasil no final do século XVI. In: ÁLVARO, Garrido; COSTA, Leonor Freire; DUARTE, Luís Miguel Duarte. (Org.). Estudos em homenagem a Joaquim Romero Magalhães. Economia, instituições e império. Coimbra: Almedina, 2012, p. 337-348.

27 MENARD, Russel R.; SCHWARTZ, Stuart B. Por que a escravidão africana? A transição da força de trabalho no Brasil, no México e na Carolina do Sul. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). História econômica do período colonial. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 03-19.

28 FONSECA, Célia Freire A. A economia europeia e a colonização do Brasil: a experiência de Duarte Coelho. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura/IHGB, 1978, p. 280; ARRUDA, José Jobson de Andrade. Exploração colonial e capital mercantil. In: SZMRECSÁNYI, Tamás (Org.). História econômica do período colonial. São Paulo: HUCITEC, 1996, p. 217-223 e MORAES, Antonio Carlos Robert. A dimensão territorial nas formações sociais latino-americanas. In: AZEVEDO, Francisca L. N. de; MONTEIRO, John Manuel. (Org.). Raízes da América Latina. Rio de Janeiro/São Paulo: Expressão e Cultura/EDUSP, 1996, p. 143-154.

29 “É isso que constitui a verdadeira grandeza – se quisermos a todo custo encontrar grandeza – da conquista e não pelos tiros dados. Cada passo adiante,

Como consequência do processo colonizador e da inserção das novas terras nos moldes de produção e comércio, destacamos o gradual processo de interligação das capitânicas e territórios próximos a Pernambuco na conformação de um bloco econômico e político regional, estendendo-se logo após a restauração e, ganhando amplitude durante o século XVIII. Paulatinamente, as novas terras foram inseridas nas lógicas de produção do capital mercantil e do comércio atlântico de longa distância. O contrabando do brésil pelos franceses foi um dos motivadores para que, ainda no século XVII fosse investido, no atual território de Maceió, as bases de seu povoamento, assim como as principais áreas de mata de pau-brasil fossem exploradas entre Itamaracá e Alagoas. Não por acaso, alguns municípios do atual estado de Pernambuco em que no século XVII se extraíram diversas madeiras e entre elas o pau-brasil, fazem referência em seus nomes de batismo às matas de exploração, como Santo Antão da Mata, Nazaré da Mata e São Lourenço da Mata. Significativas porções de terras litorâneas e, posteriormente, adentrando áreas cada vez mais alargadas das Capitânicas da Paraíba, Itamaracá, Pernambuco e Alagoas serviram as lavouras de cana e aos engenhos de açúcar. Nas terras áridas das muitas Ribeiras existentes no sertão das Capitânicas da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, foi o já aclimatado gado que, ao seu passo, movendo-se de um lado para o outro e multiplicando-se, inseriu essas terras nas lógicas mercantis coloniais<sup>30</sup>.

E, finalmente, em segundo lugar, destacamos o papel das variadas instituições e suas respectivas competências, alçadas e atribuições (jurisdições administrativas, políticas, jurídicas, fiscais, militares, fazendárias e eclesiásticas), que ao longo dos séculos foram se interpenetrando na região, estabelecidas pelo Estado português e tendo como marco regulatório as leis, normas e procedimentos outorgados pela Coroa e a legislação filipina, no primeiro nível. Num segundo nível, destacamos os conflitos de jurisdição provenientes dessas instituições e a norma estabelecidas pela metrópole e sua aplicação e funcionamento na região que acabou gerando disputas entre o Vice-rei, o Governador de Pernambuco e demais capitães-mores das Capitânicas, assim como conflitos de competências, alçadas e atribuições das instituições presentes em Pernambuco (Governador General, Fazenda Real, Provedoria, Corregedoria, Ordenanças e Bispado) e os níveis de subordinação que essas instituições acabaram instaurando sobre as capitânicas menores<sup>31</sup>.

---

cada pedra deslocada, cada aldeia conquistada ocasiona inevitavelmente um outro passo adiante, o deslocamento de uma outra pedra, a conquista de uma outra aldeia". ROMANO, Ruggiero. Os mecanismos da conquista colonial. São Paulo: Perspectiva, 2012, p. 38.

30 Das muitas obras que problematizam a história dos sistemas produtivos no atual território que convencionamos como nordeste brasileiro, destacamos os trabalhos de síntese de ANDRADE, Manuel Correia de. A terra e o homem no Nordeste. São Paulo: Brasiliense, 1963, notadamente os capítulos III a V; MELO, Mário Lacerda de. Regionalização agrária no Nordeste. Recife: SUDENE, 1978, em especial a segunda parte do livro (p. 135-213) em que o autor trata da caracterização geral dos espaços agrários e um atualizado debate proposto no texto de LINHARES, Maria Yedda. Pecuária, Alimentos e Sistemas Agrários no Brasil séculos XVII e XVIII. Revista Tempo, Niterói, v. 1, n. 2, p. 132-150, 1996. Citamos também as importantes considerações de CHONCHOL, Jacques. Sistemas agrários em América Latina. De la etapa prehispánica a la modernización conservadora. México: Fondo de Cultura Económica, 1994, mais especificamente o capítulo II que discute as emulações dos sistemas agrários coloniais de espanhóis e portugueses no Novo Mundo.

31 Para uma incursão inicial pelos principais debates sobre os múltiplos campos jurisdicionais ver: SOUZA, Laura de Mello e. O sol e a sombra. Política e administração na América portuguesa do século XVIII. São Paulo: Companhia das Letras, 2006 e PUNTONI, Pedro. O Estado do Brasil. Poder e sociedade na Bahia colonial, 1548-1700. São Paulo: Alameda, 2013.

As instituições políticas que ordenavam o ‘viver em colônias’<sup>32</sup>, num sentido administrativo durante o século XVIII não pressupunha, como entendemos atualmente, distinção entre variadas esferas de poder e de mando, como já havia afirmado Caio Prado Jr.<sup>33</sup>. Sendo assim, essas estruturas de poder são conflituosas e excedem possíveis limites institucionais entre si.

A formação da região colonial, aqui designada como o Norte do Estado Brasil, enquanto fruto do processo colonizador português, irradiado por Pernambuco e pela montagem das feitorias e dos engenhos de açúcar a partir século XVI, ganhou contornos mais definidos, embora com retrocessos e avanços, somente no século XVIII, tendo em vista: a variedade das forças produtivas em áreas distintas da região, no litoral e no sertão (produção e beneficiamento do açúcar e couro; extrativismo vegetal de madeiras, tabaco, algodão, drogas etc.; tráfico e comércio negreiro; comércio e importação de produtos europeus); os modos de produção (trabalho escravo e livre, negro, índio e livres pobres, na pecuária, extrativismo, produção açucareira e beneficiamento do couro); uma estrutura de centro de escoamento, regime de portos atlânticos e comércio externo monopolizado que avança nas áreas produtivas (negociantes e casas comerciais próximas aos portos com negócios espalhados por toda a região; altos valores e volume de cargas transacionadas no centro da região, endividamento da produção pelo comércio) e uma estrutura jurídico-administrativa centralizada, em maior ou menor grau, em várias áreas (subordinação em variados aspectos ao centro de decisão representado pelos governadores, ouvidores, corregedores etc.).

Essa convergência entre o espaço econômico e espaço político permitiu a formação da região colonial. De certa maneira, se o açúcar permitiu a passagem da Nova Lusitânia a Pernambuco, então foi no século XVIII que o açúcar, os couros, o pau-brasil e as múltiplas competências políticas irradiadas a partir do Recife, que permitiram a passagem de Pernambuco ao Norte do Estado do Brasil, ou seja, uma região colonial.

### **Um porto e uma cidade atlântica: Recife enquanto ponto nodal no espaço econômico**

A vasta historiografia mundial sobre as cidades marítimas tem dado destaque, nos últimos anos, pelo menos, aos estudos que analisem a formação de verdadeiras comunidades portuárias envoltas por uma cidade, sob aspectos diversos. De acordo com Agustín Ravina, “los puertos e ciudades portuárias tuvieron un doble papel en este terreno: núcleos importadores de materias primas para el crecimiento económico de su

---

32 Vilhena, na Bahia, afirmou ao seu destinatário em Lisboa, no fim do século XVIII e início do XIX, que “com ingenuidade te confesso que não é das menores desgraças o viver em colônias, longe do soberano, porque nelas a Lei que de ordinário se observa é a vontade do que mais pode, se bem que mais em umas que em outras”. VILHENA, Luís dos Santos. Recopilação de notícias soteropolitanas e brasílicas, 1802, vol. 01. Salvador: Imprensa Oficial da Estado, 1921, p. 289.

33 PRADO Jr., Caio. Formação do Brasil contemporâneo: colônia. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 1997, p. 297-300.

hinterland y áreas manufactureras en sí misma”<sup>34</sup>.

É o caso de Recife que desde o século XVI e, sobretudo, pós 1711, foi paulatinamente exercendo a função de porto de interligação (gateway) com uma região (hinterland). Essa intensa e arraigada conexão da região com o porto de Recife, seu comércio e tráfico marítimo, adveio de uma longa transformação histórica iniciada desde o século XVI e acabou constituindo intensas redes mercantis e compostas de escalas mais ou menos distantes. A maior parte do seu tráfico oceânico no setecentos esteve relacionado aos portos lusitanos de Lisboa e Porto, mas também foi realizada navegação direta para a costa da África, além de escalas para navegações na Ásia e a própria costa da América portuguesa, do Amazonas à região platina. O porto atesta sua importância pelo movimento e a existência de rotas que interligam os complexos sociais-econômicos às variadas regiões do globo, como afirmou Vitorino Magalhães Godinho<sup>35</sup>, afinal “todos os portos, por definição, se situam na encruzilhada dos caminhos terrestres e marítimos”<sup>36</sup>.

“Reino tem porto, chaminé tem fogo”. Esse adágio português, provavelmente anterior ao século XVII, ilustra e serve de metáfora para a relevância dos portos enquanto formador dos espaços urbanos nas regiões costeiras e como um dos aspectos que concorreram na consolidação dos impérios coloniais ibéricos<sup>37</sup>. Se o processo colonizador esteve ligado diretamente à relação entre comercializar mercadorias metropolitanas para as colônias e, das colônias extrair matérias primas para a metrópole, então o porto e seu movimento são relevantes temas de investigação, que conectam negócios, negociantes, embarcações e as instituições mercantis, notadamente, as alfândegas e as frotas. Além disso era nas regiões costeiras onde assentavam-se as feitorias, fortificações e as primeiras unidades produtivas.

Os efeitos dessas redes e múltiplas escalas de navegação mercantil promoveram Recife a um tipo comum de cidades comerciais portuárias pujantes e, em maior ou menor medida, de escalas globais. Guardando as devidas proporções, foi o caminho seguido desde o século XVI e até antes, por comunidades portuárias de grande porte que podiam comportar centenas de embarcações de um só vez no seu estuário, como

---

34 RAVINA, Agustín Guimerá. Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica. In: AMORIN, Inês; OSSWALD, Helena. (Org.). O litoral em Perspectiva Histórica (séc. XVI a XVIII). Porto, Instituto de História Moderna, 2002, p. 300 e \_\_\_\_\_. Los puertos del vino en las islas del atlántico ibérico (siglos XVIII-XIX). In: Actas...Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente, Vol. 01. Açores: CNCDP/Universidade dos Açores, 2001, p. 587-604. 99. Para Braudel, o comércio intercontinental pressupunha a existência de “uma grande cidade mercantil, aberta ao exterior, disposta de grandes capitais, e capaz de assumir as responsabilidades e os riscos de empreendimentos desta envergadura. [...] “Embora sejam as suas células de base, as aldeias marítimas não bastam para criar uma região economicamente ativa; necessitam do insubstituível complemento de uma grande cidade, capaz de fornecer os mastros, os panos para as velas, massame, alcatrão, cordame, capitais, e capaz de assegurar a existência de mercadores, fretadores, seguradores e todos os outros serviços disponíveis apenas nas grandes urbes”. BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo e o Mundo mediterrâneo na Época de Felipe II. Vol. 01, p. 99; 168.

35 GODINHO, Vitorino Magalhães. Os descobrimentos e a economia mundial, vol. 04. Lisboa: Editorial Presença, 1983, p. 209.

36 BROEZE, Frank. Brides of the sea revisited. In: \_\_\_\_\_. (Edited by). Gateway of Asia. Port cities of Asia in the 13th - 20th centuries. New York: Routledge, p. 1-18. 425. Como afirmou Braudel, “as praças mercantis são os motores decisivos da vida econômica: quebram a hostilidade do espaço, lançam as grandes circulações que, à velocidade permitida pela época, triunfam custe o que custar sobre as distâncias”. BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo e o Mundo mediterrâneo na Época de Felipe II. Vol. 01, p. 355 e 485.

37BLUTEAU, Raphael. Vocabulário português & latino: aulico, anatomico, architectonico ... 8 v. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712 - 1728, vol. 5, p. 634-637. PEREIRA, João Cordeiro. Para a história das alfândegas em Portugal no início do século XVI. Vila do Conde, organização e movimento. Lisboa: UNL, 1983, p. 26

foram os portos asiáticos de Malaca, Áden e Cambaia; Amsterdã, Antuérpia e Sevilha; Lisboa, Londres e Hamburgo; Marselha, Livorno, Gênova e Veneza, assim como Batavia, Canton e Nagasaki no mar da China analisadas por Leonard Blussé, entre muitos outros exemplos<sup>38</sup>. Das rotas terrestres e marítimas nasceram cidades onde a vida era mais cosmopolita, onde os viajantes de longe se reuniram para trocar os seus produtos e informações, onde redes étnicas e mercantis transacionais eram estabelecidas<sup>39</sup>. Cidade portuária situada pelos estuários dos rios que atingiam o interior, assim tornou-se Recife durante os séculos XVI a XVIII. Essa combinação de funções da cidade se amplificou, reunindo “vantagens militares comparativas ou defesa; centros de comércio; ímanes para a colonização; e parte da presença imperial portuguesa”, ao ponto de converter Recife a uma grande cidade do Império português, tal como era Goa, Salvador ou Rio de Janeiro, as quais Russell-Wodd classificou como ‘centros multifuncionais’<sup>40</sup>.

Numa apresentação escrita para a publicação do “Livro das saídas dos navios e urcas 1595-1605” da Alfândega da Capitania de Pernambuco, José Antônio Gonsalves de Mello defendeu o quanto era valioso aquele tipo de documentação: procedência de navios, nomes de mercadores envolvidos no trato do açúcar, quantidades do açúcar embarcado para a Europa, tudo “nessa primeira fase de expansão da economia açucareira”<sup>41</sup>. Essa primeira fase que vai até aproximadamente 1630 corresponde à fase em que Pernambuco se manteve como a principal área produtora de açúcar das Américas. Os navios que aportaram no porto de Recife vinham, além dos portos portugueses de Lisboa, Porto, Viena de Castelo; das praças mercantis do norte da Europa, como Amsterdã, Antuérpia e Bruges (atual Bélgica) dos Países Baixos; Hamburgo, Lubeck e Emden, praças hanseáticas do atual território da Alemanha; o porto de Bergen no mar da Noruega, entre outros.

Essa variedade de rotas a partir de Recife, embora não fossem constantes, demonstram, por um lado, que o exclusivo colonial não vigorou desde o início do processo colonizador, como já vem apontando os recentes estudos de Rodrigo

---

38 SHILAB, Hassan Saleh. Aden in pre-Turkish times (1232-1538). The arabian entrepôt of the Western Asian Seas. In: BROEZE, Frank. (Edited by). Gateway of Asia. Port cities of Asia in the 13th - 20th centuries. New York: Routledge, p. 17-31. BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo e o Mundo mediterrâneo na Época de Felipe II. GODINHO, Vitorino Magalhães. Os descobrimentos e a economia mundial, 4 vols. BLUSSÉ, Leonard. Visible cities. Canton, Nagasaki and Batavia and the Coming of the Americans. Cambridge: Harvard University Press, 2008. ORMOND, David. The rise of commercial empires. England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

39 SOLANA, Ana Crespo. (Org.). Comunidades transnacionales: colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico (1500-1830). Madrid: Ed. Doce Calles, 2010, p. 15-28. De acordo com Braudel, “não existem rotas sem as paragens necessárias: um porto, um ancoradouro pouco abrigado [...]. A maior parte das vezes, estas paragens, estas moradas sem as quais não existem rotas vivas, são cidades, grandes paragens em direção às quais todos se apressam e chegam com alegria. [...] Rotas e cidades, cidades e rotas não passam de um único equipamento humano do espaço. [...] O destino do mar apenas se deve frequentemente ao triunfo de uma rota, de uma cidade à custa de outra rota, de outra cidade, mesmo no século XVI, em que tudo parece pertencer, mas ainda não pertence, aos grandes Impérios e aos Estados territoriais”. BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo e o Mundo mediterrâneo na Época de Felipe II. Vol. 01, p. 310-312.

40 RUSSELL-WOOD, A. J. R. Padrões de colonização no Império português, 1400-1800. In: BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada. (Dir.). A expansão marítima portuguesa, 1400-1800. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 193. Ver tb: \_\_\_\_\_. Um mundo em movimento. Os portugueses na África, Ásia e América (1415-1808). Lisboa: Difel, 1998, p. 45-91.

41 MELLO, José Antônio Gonsalves de. Os Livros das Saídas das urcas do Porto do Recife, 1595-1605. Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, vol. LVIII, 1993, Recife: 1993, p. 21-143. Citação p. 24.

Ricupero<sup>42</sup>. Ao passo que se legislava no Reino contra os descaminhos e contrabando, na colônia buscava-se primar pela manutenção do exclusivo através da vigilância nas costas marítimas. Assim também funcionou o tráfico negreiro, ou seja, baseado em leis exclusivistas da Coroa a partir de licenças para armar negreiros. Essas bases do exclusivo só puderam ser retomadas depois de 1654 no Norte do Estado do Brasil, tendo em vista as diversas rotas mercantis dos holandeses e seus interesses na região.

Essas rotas diversificadas tomaram novo fôlego durante o controle da West-Indische Compagnie no Norte do Estado do Brasil, entre 1624 a 1654 aproximadamente, ou seja, esse período foi marcado por um intervalo no exclusivo metropolitano português de comércio e navegação. Um dos objetivos da Companhia com a conquista de Recife era a possibilidade de manter um relevante interposto comercial holandês na América, além de uma estrutura portuária para recomposição das naus, que ligasse a Europa Ocidental, a África centro-ocidental e o Caribe<sup>43</sup>.

Em que pesem tantas rotas de navegação que partiam ou chegavam de Recife durante o século XVII, o mesmo não vai ocorrer durante o longo século XVIII. Com a retomada do domínio português, restabelece-se também as bases do exclusivo colonial e a navegação se restringe ao atlântico africano e português. Após 1654 e antes de 1711, ano em que Recife é elevada a condição de vila independente de Olinda, alguns fatores irão ser decisivos para impulsionar a praça do Recife, seu porto e Alfândega. Primeiro, a decisão do Conselho Ultramarino na criação da Dízima da Alfândega de Recife e, segundo a lenta recuperação econômica da região pós-guerra.

A fundação em 1642 do Conselho Ultramarino atestou as crescentes “prioridades imperiais portuguesas”, e mesmo que Portugal ainda mantivesse, nesse período, “ambições imperiais na Ásia, o futuro de seu império ultramarino não se apoiaria mais na Índia, mas sim no Oceano Atlântico”<sup>44</sup>. De forma bastante específica foi a atuação do Conselho na aprovação de um novo tributo a partir de 1710: a dízima da Alfândega. Cobrada até então somente no Rio de Janeiro, o Conselho Ultramarino defendeu, enquanto política fiscal da Coroa, a criação do mesmo tributo para todas as fazendas que entravam nas alfândegas de Pernambuco, Paraíba e Bahia. A criação desse tributo teve como fundamento satisfazer despesas militares e construções de fortalezas, como afirmou Miguel Dantas Cruz<sup>45</sup>, no entanto, a criação desse novo tributo gerou também um novo contrato. Como veremos mais adiante, esse contrato desencadeou outras

---

42 RICUPERO, Rodrigo. O tempo dourado do Brasil no final do século XVI. In: Garrido Álvaro; Leonor Freire Costa; Luís Miguel Duarte. (Org.). Estudos em homenagem a Joaquim Romero Magalhães. Economia, instituições e império. Coimbra: Almedina, 2012, p. 337-348 e \_\_\_\_\_. O estabelecimento do Exclusivo Comercial Metropolitano e a conformação do Antigo Sistema Colonial no Brasil. Revista de História, São Paulo, vol. 35, e. 100, 2016, p. 1-30.

43 NASCIMENTO, Rômulo L. X. do. Entre os rios e o mar aberto: Pernambuco, os portos e o Atlântico no Brasil Holandês. In: VIEIRA, Hugo Coelho et al. (Org.). Brasil Holandês. História, memória e patrimônio compartilhado. São Paulo: Alameda, 2012, p. 195-226.

44 MYRUP, Erik Lars. Governar a distância: o Brasil na composição do Conselho Ultramarino, 1642-1833. In: \_\_\_\_\_. SCHWARTZ, Stuart. (Org.). O Brasil no Império Marítimo Português. Bauró: EDUSC, 2009, p. 268-283.

45 CRUZ, Miguel Dantas. O Conselho Ultramarino e a administração militar do Brasil (da Restauração ao Pombalismo): Política, finanças e burocracia. Tese de Doutorado (Programa Interuniversitário de Doutoramento em História). Lisboa: Instituto Universitário de Lisboa, 2013, p. 61. Ver tb: SANTOS, Luanna Maria Ventura dos. A Alfândega de Pernambuco: história, conflito e tributação no porto de Recife (1711-1738). Dissertação (Mestrado em História Social da Cultura Regional). Recife: Universidade Federal Rural de Pernambuco, 2016.

disputas entre o Governador de Pernambuco e o da Paraíba.

Um segundo fator relevante para a gradual importância de Recife no cenário imperial português, nesse intervalo, foi a recuperação e composição de suas frotas de e para Lisboa. Gustavo Acioli demonstrou que nas últimas décadas do século XVII, a produção de açúcar se recuperou em níveis baixos, pois a produção foi bastante reduzida durante a guerra de Restauração e na década seguinte, todavia, pesa nesse cenário de recuperação econômica, para além do açúcar, “os couros, o tabaco e as madeiras e os preços estabilizam nos anos 1670-1680 e voltam a subir nos anos 1690”. Embora Francisco Carlos Teixeira da Silva tenha analisado a diminuição do nível das atividades comerciais internas no final do século XVII em decorrência das secas na Bahia e Pernambuco, a variedade das frotas atesta essa recuperação lenta e graduação do comércio atlântico, como analisou Vitorino Magalhães Godinho<sup>46</sup>. Não podemos esquecer, nesse cenário de articulação portuária e relevância de rotas mercantes, a navegação negreira partindo ou chegando do porto de Recife.

Sobre o tráfico negreiro e a ligação do porto atlântico do Recife aos portos da África apresentamos algumas questões. No final de 1748, os negociantes da Vila de Aquiraz na Capitania do Ceará reclamaram ao rei pois estavam “sem ter quem os servir pela falta que lhes tem feito os escravos”<sup>47</sup>. A economia pecuarista sofria tanto com a perda do gado por causas das secas, como pela falta da mão de obra escrava. O Conselho Ultramarino não tardou em passar a questão ao governador de Pernambuco para que este buscasse regular a oferta. No entanto, se ainda nesse momento muitas eram as disputas dos negociantes em torno da falta da escravatura em Pernambuco que acabava indo para as minas, o que fazer com fazendeiros pecuaristas do sertão que sofriam consideráveis perdas pela estiagem, dispondo de pouco crédito para aquisição de escravos? Detendo os fazendeiros de crédito ou não, era na praça do Recife, o porto negreiro do Norte do Estado do Brasil, onde se efetivavam negociações para aquisição do braço escravo.

Na segunda metade do século XVII já partiam navegações diretas de Recife para Angola e Luanda. De acordo com os dados disponíveis no The Trans-Atlantic Slave Trade Database, durante o século XVIII, ancoraram no porto de Recife, pelo menos, 570 navios negreiros oriundos de portos da África. Esse número refere-se às viagens e, portanto, um mesmo navio poderia ter feito o trajeto diversas vezes. No porto da Paraíba desembarcaram em navegação direta da África e nos mesmos termos, nove negreiros. Por outro lado, partiram diretamente de Recife para os portos da África, 588

---

46 LOPES, Gustavo Acioli. A Fênix e a conjuntura atlântica: açúcar e tráfico de escravos em Pernambuco na segunda metade do século XVII. *Portuguese Studies Review*, vol. 20, n.º 01, p. 10-11. SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Bahia, final do século XVII: sob o signo de estrela páliada e barbara. In: AZEVEDO, Francisca L. N. de; MONTEIRO, John Manuel. (Org.). *Raízes da América Latina*. Rio de Janeiro/São Paulo: Expressão e Cultura/EDUSP, 1996, p. 261-275 e GODINHO, Vitorino Magalhães. Portugal, as frotas do açúcar e as frotas do ouro (1670-1770). Ver tb: GALLOWAY, J. H. Nordeste do Brasil 1700-1750: reexame de uma crise. *Rev. Bras. Geografia*, vol. 36, n. 2, abril/junho, Rio de Janeiro, 1974, p. 85-102.

47 Carta do Juiz João de Freitas Guimarães e dos vereadores da Câmara da vila de Aquiraz, ao rei D. João V, referente à falta de escravos devido à perda na criação de gado. Aquiraz, 16 de dezembro de 1748. AHU, Ceará, cx. 05, doc. 324.

negreiros e do porto da Paraíba, 26. É possível que esse número de embarcações que partiu da Paraíba não tenha realizado a navegação direta para África, podendo ter aportado em Recife tanto na ida como na volta. Outro dado relevante é que todas essas 26 viagens negreiras Paraíba-África foram efetivadas antes de 1755, ou seja, antes do funcionamento da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, o que contribuiu para os nossos argumentos sobre o recrudescimento da centralidade e subordinação do porto de Recife durante o funcionamento desta Companhia pombalina.

Tanto nas viagens de partidas ou chegadas do Norte do Estado do Brasil, Pernambuco e o porto de Recife aparecem como praticamente o único porto de movimentação negreira. Se somarmos todas as viagens (partidas e chegadas) concluiremos que durante o século XVIII o porto da Paraíba foi ancoradouro para menos de 3% de todas as viagens negreiras, atestando, portanto, que o porto de Recife foi o porto negreiro do Norte do Estado do Brasil<sup>48</sup>.

Anos antes da instalação da Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, havia na praça do Recife 19 negreiros que negociavam escravos da Costa da Mina e Angola, diretamente. O negociante Manoel Gomes do Santos natural de Lisboa mudou-se para Recife por volta de 1730, inicialmente como caixeiro e depois sócio de alguns negociantes da praça, como foi o caso de José Vaz Salgado que também possuiu uma curveta que conduzia, por viagem, 358 escravos, no mínimo. Santos era senhorio de uma galera que arqueava a cada viagem para África, pelo menos, 706 escravos. O lisboeta Luiz Ferreira de Moura possuiu 3 negreiros, sendo uma curveta e duas sumacas. As três embarcações juntas podiam trazer, no mínimo, 1.107 escravos. Joaquim Ricardo da Silva dispunha de dois negreiros ancorados no Recife, uma curveta e uma sumaca<sup>49</sup>. Importante notar que essas 19 embarcações fazem referência apenas aos negreiros listados como embarcações do porto de Recife.

Da mesma forma que a navegação negreira foi quase que exclusivamente através do porto de Recife, a navegação para Lisboa também foi realizada nesses mesmos termos. Entrecruzando informações e as fontes consultadas, notadamente, a documentação inédita das frotas no século XVIII existentes na Torre do Tombo e cobrindo desde 1739 a 1763<sup>50</sup>, a documentação dos mapas de cargas do Conselho Ultramarino, os registros de entrada dos navios no porto de Lisboa existentes e consultados no Arquivo Municipal de Lisboa, seguindo as pistas de Eduardo Frutuoso, Paulo Guinote e António Lopes<sup>51</sup>, é possível realizarmos algumas considerações relevantes.

---

48 Dados disponíveis em: < <http://www.slavevoyages.org>>. Links para os dados gerados: < <http://www.slavevoyages.org/voyages/IPRJXwXa>> e < <http://www.slavevoyages.org/voyages/RfulcfzP>> . Acesso em 27 abr. 2015.

49 Luís Diogo Lobo da Silva. Relação das Embarcações que do porto de Pernambuco andam empregadas na navegação da Costa da Mina e Angola na condução da escravatura, 1758. AHU, Pernambuco, cx. 87, doc. 7129.

50 Livro de lembranças das entradas e saídas das frotas portuguesas, e de outros navios para a América e Estados da Índia, 1739-1763. ANTT, Junta do Comércio, liv. 74.

51 FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo; LOPES, António. O movimento do porto de Lisboa e o comércio luso-brasileiro (1769-1836). Lisboa: CNCDP, 2001.

Durante o século XVIII, no mínimo 1.192 viagens de navios mercantes com produtos e negociações do Norte do Estado do Brasil aportaram em Lisboa oriundas do Norte do Estado do Brasil. Desse total, somente 7% fizeram a rota direta Paraíba-Lisboa. A rota atlântica do Norte do Estado do Brasil foi maciçamente Recife-Lisboa. Não há dúvidas que as embarcações que chegaram em Lisboa identificadas como oriundas de Pernambuco, traziam em seu lastro cargas de todas as capitanias do Norte do Estado do Brasil e não somente de Pernambuco. Como bem afirmou os negociantes da praça da Paraíba ao rei D. João V em 1747, “os poucos efeitos que há, não há saída por não vierem a este porto senão duas embarcações de Lisboa e essas pequenas. [O que é necessário] se mandam comprar do Recife de Pernambuco de onde se conduzem em barcos”. Como a condução dos produtos por terra é mais onerosa, “se embarcam por barcos por mar, que se gasta vinte e quatro horas de um ao outro porto”<sup>52</sup>.

O século XVIII é, portanto, o século atlântico para os negócios portugueses e, em contrapartida, é o século em que se configura um tipo de porto que caracterizará Recife, ou seja, um porto também atlântico. Porto esse que agregou negociantes e negócios que realizaram o giro de capital com produtos europeus e coloniais, gestados por uma política econômica colonial que reservou aos portugueses o exclusivo da navegação e do transporte. Dependendo da conjuntura, o que variava era o volume e os valores transacionados no porto atlântico do Recife, todavia, a relevância deste, desde a própria estrutura portuária que permitia grandes e médias embarcações, até sua respectiva alfândega e praça comercial, assim como a variedade de produtos que ali eram comercializados, evidenciaram a externalidade do grande comércio colonial e a configuração de Recife com um porto atlântico.

A praça mercantil do Recife é o único ponto nodal relevante desse comércio regional, ou seja, é a praça onde se transacionou um maior volume de numerários, créditos, produtos e negócios, dada a especialização portuária atlântica. Em geral, os pontos de escoamento entre a região e o mercado de exportação ligou a praça do Recife a diversas outras localidades, vilas e unidades produtivas e, embora não existisse homogeneidade entre elas, não desprezamos a importância de outras vilas, hierarquicamente inferiores, como as de Pombal ou Aracati, enquanto redistribuidoras dos produtos que entravam em Recife oriundos do mercado de exportação. Esse movimento sugere, na verdade, uma emaranhada rede distributiva que nos coloca frente aos problemas de fretes, preços, portos, dispersão demográfica, amplitude dos mercados, ou seja, comércio e integração econômica.

Recife é, portanto, a vila mercante, ou a cidade mercante, por dispor de alguns aspectos cruciais dentro do espaço econômico: “mais populosa da região, funcionava como uma espécie de capital, contava com as principais instituições, contava com

---

52 Carta dos negociantes da praça da Paraíba ao rei D. João V. Câmara da Cidade da Paraíba, 06 de julho de 1747. AHU, Paraíba, cx. 66, doc. 5.578.

aparelhos urbanos e portuários de excelência”<sup>53</sup>. Embora disponha dessas características, “o mais significativo não é o jogo duplo espaço regional e espaço internacional que a cidade tem de praticar”, isso porque são articulações diferentes. Mais do que isso é analisarmos “a maneira pela qual a vida internacional afeta uma cidade” e, portanto, como no caso de Recife afeta os padrões de produção e comércio de exportação do Norte do Estado do Brasil: “a história geral se sobrepõe à história local”<sup>54</sup>.

### Considerações finais

O Norte do Estado do Brasil, como uma região colonial, é resultado da sobreposição do espaço econômico e político, tendo como elemento central o porto do Recife. Soma-se a essa região a praça do Recife, o grupo mercantil ali estabelecido e o poder político de suas instituições e agentes, em especial, o Governador de Pernambuco. O porto do Recife foi, desde o séc. XVI, o ancoradouro utilizado para vincular a colonização de Pernambuco ao mundo Atlântico, fosse com o transporte de mercadorias para Portugal, fosse com a recepção de escravaturas para a produção, sendo confirmado como o principal porto exportador da região quando do estabelecimento do sistema de frotas no século XVII.

Nas primeiras décadas do século XVIII, pode-se dizer, que o processo de incorporação dos sertões ao norte do Estado Brasil se completa. Dessa forma, os couros, que já figuravam nas pautas de exportação no século XVII, passam a ter maior relevância junto dos tradicionais produtos de exportação da região: os açúcares e as madeiras, e entre as madeiras, notadamente, o pau-brasil. Para a exploração e comércio desses produtos, a Coroa e o Estado português estabeleceram normas e instituições de controle e tributação, assim como o exclusivo metropolitano reservava aos negociantes portugueses o trato atlântico e instaurou monopólios e privilégios mercantis no comércio de alguns desses produtos. Os diferentes grupos mercantis associados a esses negócios, ou seja, os pequenos comerciantes da região, os negociantes assentados na praça do Recife e os negociantes reinóis, participaram em maior ou menor medida da exploração e comércio desses produtos, em dimensões distintas e dependentes dos tipos de negociações, contratos envolvidos e dos recursos disponíveis.

Além das próprias instituições mercantis criadas pela Coroa e o Estado português para regular e tributar esse comércio, os próprios negociantes se associaram através de contratos e sociedades afim de realizar o comércio colonial desses produtos.

---

53 Questões conceituais sobre as cidades mercantes e a região colonial, ver: RODRÍGUEZ, Muñoz et all. La función de Santafé en los sistemas de intercambio en la Nueva Granada a fines del siglo XVIII. *Fronteras de la Historia*, vol. 18, núm. 1, 2013, pp. 165-210 e YOUNG, Eric Van. La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII. La economía rural de la región de Guadalajara, 1675-1820. México: Fondo de Cultura Económica, 1989. (1ª ed. em inglês 1981), várias páginas e ARRUDA, José Jobson de Andrade. A prática econômica setecentista no seu dimensionamento regional. *Revista Brasileira de História*, v. 5, n. 10, mar./ ago. 1985, São Paulo, p. 147-156.

54 BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII*. Vol. 02: os Jogos das Trocas. São Paulo: Martins Fontes, 2009, p. 162.

Por fim, o Estado português e suas ações planejadas no bojo das políticas econômicas pombalinas, criou uma companhia monopolista, a Companhia Geral de Pernambuco e Paraíba, que atuou durante 20 anos em regime de monopólio no Norte do Estado do Brasil, controlando mais efetivamente a produção e o comércio da região e privilegiando os acionistas da Companhia. A criação desta Companhia, foi na prática a tentativa de transferir os lucros do “monopólio indireto” tanto para os acionistas da Companhia, como, indiretamente, para a metrópole.

Recebido em 26 de junho de 2017.

Aprovado em 19 de junho de 2018.