

**Um “país de todo acabado” – representações de negociantes do Maranhão contra os prejuízos causados ao comércio pelo sistema de frotas (século XVIII)**

Fabiano Vilaça dos Santos\*

**Resumo**

A comunicação analisa algumas representações de negociantes da praça de São Luís ao rei, queixando-se dos prejuízos causados ao comércio do Maranhão pelo sistema de frotas. Tais representações evidenciavam, à primeira vista, o descontentamento de indivíduos envolvidos no circuito mercantil com a metrópole, mas traziam subjacente o inconformismo diante da perda de *status* de São Luís com a mudança do centro administrativo do Norte. Após mais de um século como “cabeça” do Estado do Maranhão, a cidade perdeu tal condição para Belém, sede do Estado do Grão-Pará e Maranhão, criado em 1751. Acompanhando o deslocamento do centro administrativo, as frotas passaram a privilegiar o porto de Belém. Diante disso, os negociantes de São Luís solicitaram permissão para despachar navios diretamente para Lisboa e mais de uma vez ao ano, diferentemente do que estabelecia o sistema de frotas.

**Palavras-chave:** negociantes; comércio do Maranhão; sistema de frotas

**Resumé**

Ce travail analyse quelques représentations que certains commerçants du marché de São Luís ont fait connaître au roi, dans lesquelles ils se plaignaient des dommages causés par le système de flottes au commerce de Maranhão. Ces représentations mettaient en évidence, au premier regard, le mécontentement de quelques personnes concernées par la politique mercantile de la métropole, mais elles apportaient l’inconformisme sous-jacent face à la perte de prestige de São Luís lors du changement du centre administratif des conquêtes du Nord. Considérée comme « la tête » de l’État de Maranhão pendant plus d’un siècle, la ville cède sa place à Belém, le siège de l’État de Grão-Pará e Maranhão, fondé en 1751. Tout en suivant le déplacement du centre administratif, les flottes se sont mises à privilégier le port de Belém. Ainsi, les commerçants de São Luís ont demandé la permission de dédouaner les navires directement à Lisbonne, et plus d’une fois par an, ce qui ne correspondait guère à ce qui avait été établi par le système de flottes.

**Mots-clés:** commerçants; commerce à Maranhão; système de flottes

Em sua *História do comércio do Maranhão*, Jerônimo de Viveiros esboçou a situação caótica em que se achava a economia local, em função da pesada ação do fisco e da escassez dos contatos comerciais com a metrópole: “é bem de ver que sob tal regime tributário, sem navegação para o Reino que a existente – uma nau por ano – (...) o Estado do Grão-Pará e

---

\* Doutor em História Social pela FFLCH/USP com a tese, *O governo das conquistas do norte: trajetórias administrativas no Estado do Grão-Pará e Maranhão (1751-1780)*. São Paulo, 2008. Pesquisador do Arquivo Nacional e da Revista de História da Biblioteca Nacional.

2

Maranhão, passado um século da sua fundação, longe de progredir, amolentava-se em profundo marasmo” (1954: 63).

Embora mencionasse a denominação “Estado do Grão-Pará e Maranhão”, que vigorou a partir de 1751, Viveiros remetia-se à conjuntura dos anos 1720, quando aquela repartição administrativa ainda ostentava a designação de Estado do Maranhão e Grão-Pará, com sede em São Luís. Nessa época, segundo o historiador maranhense, a capitania do Maranhão – “cabeça” do Estado – enfrentava sérios obstáculos ao seu desenvolvimento material. Os embaraços à produção agrícola e à criação de gado se estenderam ao comércio, fazendo com que se configurasse um quadro de estagnação que se estendeu por “toda a primeira metade do século XVIII”. Ao ponto de a introdução da moeda nas conquistas do Norte, em meados da centúria, ter sido “motivo de perturbação profunda” (1954: 63-64).

O objetivo desta comunicação é explorar um dos aspectos apontados acima como um dos responsáveis pela decadência da economia maranhense: o sistema de frotas, implantado na América portuguesa em meados do século XVII, concomitantemente à criação da Companhia de Comércio do Estado do Brasil (1649). Embora a corporação tivesse perdido o monopólio do transporte de mercadorias nos idos de 1670 e sido extinta em 1720, o sistema sobreviveu até 1766. No início, foram estabelecidas duas frotas: uma para o Maranhão e outra para o Brasil, tendo os portos de São Luís e de Salvador, respectivamente, como destinos principais, além de escalas no Rio de Janeiro e no Recife (BROWN, 1994: 358).

Em meados do século XVIII, ao mesmo tempo em que as frotas passaram a freqüentar outros portos além dos estabelecidos quando o sistema foi criado, este começou a sofrer críticas mais intensas devido aos atrasos nas partidas e chegadas e ao contrabando praticado pelos comissários volantes (BROWN, 1994: 358). É justamente nesse contexto que se inserem as representações e requerimentos de negociantes do Maranhão responsabilizando o sistema de frotas pela decadência econômica da capitania.

É preciso ressaltar que não é o propósito deste trabalho reduzir todos os problemas do comércio do Maranhão à existência das frotas, tampouco afirmar que a conjuntura privilegiada foi a única em que tal sistema suscitou a oposição dos mais interessados no bom funcionamento do circuito mercantil. O que se pretende é articular os argumentos de negociantes, da Câmara de São Luís e mesmo do governador da capitania em prol da recuperação econômica do Maranhão a um fator subjacente: a reestruturação do Estado do Maranhão. Com a mudança na configuração político-administrativa que vigorou de 1621 a 1751, o centro decisório se transferiu de São Luís para Belém. Nesta cidade passou a residir

3

um governador e capitão-general e na antiga sede do Estado um governador subalterno (REIS, 1948: 45-62).

A perda de *status* do Maranhão ao ceder a condição de “cabeça” do Estado à capitania do Pará repercutiu em diferentes instâncias. Uma delas foi a Câmara de São Luís, que em mais de uma ocasião expôs ao monarca, por intermédio do Conselho Ultramarino, as demandas dos negociantes e dos produtores nela representados. Antes da municipalidade, o mestre-escola da Catedral de São Luís, Filipe Camelo de Brito, expôs ao Conselho as desventuras de comerciantes e plantadores do Maranhão, requisitando o estabelecimento de uma frota separada para a capitania. Encaminhada em 1749, a representação recebeu parecer favorável dois anos depois. Os conselheiros reproduziram as declarações de Filipe Camelo de Brito, segundo o qual “todo o povo e negociantes”, consternados, manifestavam ao rei a

*(...) pobreza em que vivem depois que se lhes não levam seus efeitos em direitura a essa Corte, o que tem desanimado todos os plantadores porque os capitães dos navios que vão para o Pará lhes não passam conhecimento das suas cargas e lha deixam em terra no Pará, tanto que tem carga naquela cidade (...) há mais de dois anos.<sup>1</sup>*

Além disso, a navegação em direção ao porto de Belém era considerada muito perigosa, devido aos baixios, o que demandava “maiores seguros”.

Os conselheiros levaram ao conhecimento de D. José I os argumentos dos colonos maranhenses, para quem o porto de São Luís era “o mais seguro de toda a América, e a sua saída fácilíssima”. O Maranhão era um “país” “dos mais férteis de todo o Brasil”. Produzia algodão, arroz em abundância, anil, sola e couro em cabelo, baunilha e “nobilíssimas madeiras”. Estava ainda em condições de fabricar o “melhor açúcar de todo o Brasil”, além de “excelente tabaco”. Contudo, achavam-se todos desanimados “pela falta dos meios que lhes traz consigo o comércio”. Sendo assim, produtores e comerciantes reunidos em “corpo de Câmara e junta de negociantes” requeriam que Sua Majestade autorizasse carregamentos de até 500 toneladas de São Luís para Portugal. A medida diminuiria o risco de a carga ser desalojada no porto de Belém e permitiria que se revivessem tempos melhores; aqueles em que “esta terra [o Maranhão] floresceu enquanto teve frota separada”.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Arquivo Histórico Ultramarino (doravante AHU) - Projeto Resgate. Maranhão (avulsos). CD 3, Cx. 32, doc. 03278, p. 189-190.

<sup>2</sup> AHU - Projeto Resgate. Maranhão (avulsos). CD 3, Cx. 32, doc. 03278, p. 189-190.

A representação enviada por Filipe Camelo de Brito surtiu algum efeito, embora posteriormente outras instâncias tivessem se manifestado contra as frotas atreladas ao Pará. Depois de conhecer o parecer do Conselho Ultramarino, D. José I tomou a decisão (por resolução de 19 de abril de 1751) de mandar averiguar o número de navios necessários ao transporte dos gêneros produzidos no Maranhão para o Reino e determinou que ao porto de São Luís se levasse “destinadamente a carga dos gêneros da Europa”.<sup>3</sup>

Movido por interesses particulares, o governador Luís de Vasconcelos Lobo engrossou o coro dos negociantes. Ao informar a situação da capitania em carta ao rei de 27 de setembro de 1751, antecipou-se a eventuais contratemplos no funcionamento da frota para o Maranhão. Afiançou que se não houvesse no Reino comerciantes dispostos a transportar suas mercadorias direto para São Luís, em seus próprios navios, os negociantes da cidade as mandariam buscar por sua conta. Justamente por isso pediam ao monarca “mais cálculo certo e moderado nas toneladas”. Desse modo, acreditava o governador, “poderá tornar a reviver este país de todo acabado”.<sup>4</sup> Luís de Vasconcelos Lobo andava inconformado com as dificuldades econômicas do Maranhão. Em carta de 8 de outubro de 1751, queixou-se ao rei da confusão em que se achavam as rendas da capitania e que no “cofre não h[avia] um vintém” para pagar aos “filhos da folha”. Reclamava da exigüidade do soldo, da falta de propinas e de emolumentos recebidos por outros governadores da América, inexistentes no Maranhão dada a insuficiente arrecadação dos dízimos.<sup>5</sup>

Quatro dias antes da carta de Luís de Vasconcelos Lobo, em 4 de outubro de 1751, a Câmara de São Luís reiterou uma representação que enviara em 1748, expondo de forma mais clara e direta a situação do Maranhão. De acordo com a municipalidade, era ainda sensível a “ruína que temos experimentado pela dificuldade de transportar os nossos efeitos para essa Corte causada da escala que os navios fazem desta para a cidade do Pará”. Os camaristas cobravam uma definição da Corte, pedindo ao rei que atendesse

*(...) as nossas tão justas súplicas, permitindo-nos navios separados dos do Pará para trazer e levar os nossos efeitos com direita descarga dessa Corte para esta cidade [de São Luís], e desta (...) para essa Corte, que de outra sorte continuaremos na impossibilidade de fabricar gêneros que necessitem de gasto em Europa pela*

---

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> AHU - Projeto Resgate. Maranhão (avulsos). CD 3, Cx. 32, doc. 03284, p. 253.

*incerteza de embarque, grande risco do porto do Pará, carestia de fretes [e] [deterioração] de gêneros com a demora.*<sup>6</sup>

A Câmara considerava apropriado o uso de navios que comportassem até 500 toneladas de carga, e fretes de 30 mil cruzados, de acordo com as possibilidades dos negociantes. Quanto ao apartamento das frotas do Pará e do Maranhão, a municipalidade acreditava que “esta separação de navios somente poderá causar” danos a quatro comissários que desejavam “aproveitar a feira de um mês no Maranhão em monção dos navios junto com o negócio do Pará”, um “equivalente mui frívolo ao bem comum de um povo”, ponderavam os camaristas.<sup>7</sup>

Dentre os negociantes interessados no estabelecimento de uma frota exclusiva para o Maranhão, ao menos um estava ávido para que o plano se concretizasse logo e o salvasse da falência iminente: Pedro Jansen Müller van Praet, ou simplesmente Pedro Jansen Müller. De origem saxônica, seu avô homônimo estabeleceu-se em Lisboa na segunda metade do século XVII. Casou, enriqueceu e recebeu, em recompensa por seus serviços, várias mercês e distinções. Nascido em Portugal por volta de 1701, Pedro Jansen Muller radicou-se no Maranhão, onde se associou ao negociante Antônio de Oliveira Pantoja, em 1737, para a exploração de madeiras. Mais tarde, uniu-se também a Diogo Manem, e buscou no amparo régio a isenção de impostos para as “fábricas de serrar madeira e de descascar arroz”, além da “exclusividade para operar nesse ramo”. (COUTINHO, 2005: 225-227)

Em data desconhecida, Pedro Jansen Muller foi o único signatário de um requerimento em que pedia permissão para mandar duas vezes ao ano, de São Luís para Lisboa, uma charrua carregada somente com as madeiras de sua fábrica, uma vez que arcaria com os fretes. Para reforçar o pedido, sustentava que o “Estado do Maranhão é muito diverso (...) do Estado dos Brasis”, aonde vigorava a proibição de partirem navios soltos. A Mesa do Comércio, ou Mesa do Bem Comum dos Mercadores de Lisboa, considerou justo o requerimento de Jansen Müller, ponderando, inclusive, que os navios que deixavam a Corte não carregavam em São Luís “a maior parte dos gêneros que nela há, por irem somente por escala e não o querem fazer com interesse da carga do Pará”.<sup>8</sup> Percebe-se, assim, certa repercussão das demandas dos negociantes do Maranhão em Portugal.

---

<sup>6</sup> AHU - Projeto Resgate. Maranhão (avulsos). CD 3, Cx. 32, doc. 03284, p. 257.

<sup>7</sup> Idem.

<sup>8</sup> AHU - Projeto Resgate. Maranhão (avulsos). CD 3, Cx. 32, doc. 03278, p. 193-194.

6

O abastecimento de escravos africanos, diretamente ligado ao progresso da lavoura e do comércio, também estava incluído nas negociações da Câmara de São Luís com a metrópole. Na mesma data da representação sobre a necessidade de uma frota separada para o Maranhão (4 de outubro de 1751), a municipalidade mostrou-se satisfeita com a decisão régia de “mandar dar providência para que esta terra fosse socorrida com escravatura da costa da África”, mas ressaltou que Sua Majestade mandasse “arrecadar os produtos dos tais escravos com alguma moderação”. Segundo os signatários, o fornecimento anual de 400 escravos e o prazo de três anos para a liquidação do seu pagamento era razoável e estava de acordo com as possibilidades da terra.<sup>9</sup>

A decisão régia de abastecer o Maranhão de escravos não impediu que os interessados em tal comércio desejassem ir direto à fonte da mão-de-obra, com suas próprias embarcações ou fretadas. Para tanto, em 26 de dezembro de 1751, solicitaram permissão para formar uma companhia destinada a resgatar escravos na Costa da Guiné, conforme esclareceu o rei, em resposta ao governador do Estado do Grão-Pará e Maranhão, Francisco Xavier de Mendonça Furtado:

*(...) os oficiais da Câmara de São Luís do Maranhão me expuseram, (...) que sem embargo de me terem pedido a introdução da escravatura de África naquela capitania, para aumento dela, depois disso se resolveram (...) a formarem uma companhia para os mandarem vir também da Costa da Guiné, a troco de efeitos (...). Fui servido determinar, por resolução de dezessete de julho do presente ano [de 1752], (...) que se efetuando o acerto de escravos que tenho disposto se faça para esse Estado, se resolva esta companhia (...) [e] vos ordeno dê licença, não só aos interessados na dita companhia, mas também a qualquer dos homens de negócio dessa capitania que dela quiserem mandar embarcações a resgatar os ditos escravos na Costa da Guiné (...). (MENDONÇA, 1963: 306)*

Como é possível perceber, os colonos maranhenses interessados no resgate de escravos desejavam maior liberdade para enviar suas embarcações à costa da África, “sem embargo” de um requerimento anterior, atendido pelo rei, para a introdução de 400 negros no Maranhão.

Contudo, a situação não se alteraria substancialmente nos anos seguintes. Em 28 de dezembro de 1753, a Câmara de São Luís elaborou nova representação “sobre os meios mais eficazes para o adiantamento da capitania do Maranhão”. Para avivar a lavoura e o comércio,

---

<sup>9</sup> AHU - Projeto Resgate. Maranhão (avulsos). CD 3, Cx. 32, doc. 03284, p. 252.

7

era necessário “primeiramente conceder Vossa Majestade o comércio livre dos navios para poderem navegar de Portugal para este porto [de São Luís], e voltar para Lisboa a todo o tempo que qualquer mercador quiser mandar sua embarcação, sem ser obrigado a esperar por frotas ou comboios”. Assim poderiam ser feitas duas ou três viagens por ano, diferentemente do sistema vigente, que previa apenas uma. Quanto aos escravos, confirmava-se o fornecimento anual de 400 peças, mas com prazo de liquidação do pagamento ampliado para cinco anos. Com isso, floresceriam as lavouras e o comércio, aumentando-se as rendas da capitania, e em pouco tempo não seria necessário, por exemplo, mandar vir de Portugal o dinheiro para pagar a Infantaria.<sup>10</sup>

Apesar de todas as instâncias movidas pelos negociantes, individualmente ou por intermédio da Câmara, as dificuldades persistiram. A dilatação do prazo de pagamento dos escravos, de três para cinco anos, pode ter sido apenas um dos indícios da crise econômica não só do Maranhão, mas do Estado. Na vizinha capitania do Pará, cerca de um mês depois da representação acima citada, o governador Mendonça Furtado percebeu que os negociantes não usufruíam a contento a “mercê que Sua Majestade fez a este Estado de se permitir a entrada de negros”, pois os mesmos eram vendidos a preços exorbitantes e, por isso, tornavam-se pouco acessíveis.

É bem possível que o discurso de Mendonça Furtado, em correspondência com o irmão, Sebastião José de Carvalho e Melo, pretendesse justificar o estabelecimento de uma Companhia de Comércio para remediar os males das conquistas do Norte. Nesse sentido, teria sido oportuno associar os escassos meios com que os negociantes do Pará e do Maranhão contribuíram para a formação do capital da companhia a um suposto desinteresse em relação ao projeto e à necessidade da “proteção” régia para a empresa (MENDONÇA, 1963: 460-464).

A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, confirmada por alvará de 7 de junho de 1755, soterrou definitivamente as pretensões dos negociantes das duas capitanias do Estado. Além de obedecer a uma orientação monopolista, a Companhia recrudescer o sistema de frotas (MACEDO, 1989: 96-98). Pelos seus estatutos, os gêneros da terra, as mercadorias da Europa e os escravos africanos só poderiam ser transportados em navios da Companhia, mediante um sistema de partidas definido (CARREIRA, 1988: 9-25).

No ano de 1755 assistiu-se também à eliminação do que era visto como empecilho ao controle metropolitano sobre o comércio ultramarino. A Mesa do Bem Comum dos

---

<sup>10</sup> Biblioteca Nacional de Lisboa – Seção de Reservados. PBA 624, fls. 14-16v.

8

Mercadores, propensa a se sensibilizar com os apelos dos negociantes de além-mar, uma vez que seus membros representavam o outro pólo das redes mercantis, representou ao rei contra o caráter monopolista da Companhia de Comércio. Percebida como foco de oposição por Sebastião de Carvalho e Melo, a Mesa foi dissolvida e substituída pela Junta do Comércio que controlava a partida das frotas e procurava coibir a ação dos comissários volantes para evitar os “descaminhos”. Em suma, “todo o tráfico ultramarino estava sob a sua alçada”. (FALCON, 2001: 232)

É importante salientar que o processo de “recuperação” financeira do Maranhão, e mesmo do Pará, teve continuidade nos anos seguintes. A discussão sobre os efeitos positivos ou negativos da Companhia do Grão-Pará e Maranhão sobre esse processo excederia os limites desta comunicação. No entanto, trata-se de um tema clássico que merece ser retomado a partir das diferentes abordagens historiográficas existentes e do exame das fontes. Em relação à Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, é oportuno investigar mais atentamente os momentos finais de sua existência e a extinção. Por meio dos pareceres favoráveis e contrários ao funcionamento da empresa, talvez seja possível redimensionar o lugar dos negociantes do Pará e do Maranhão.

### **Referências bibliográficas**

BROWN, Larissa V. “Frotas”. In: SILVA, Maria Beatriz Nizza da (coord.). *Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil*. Lisboa: Editorial Verbo, 1994.

CARREIRA, Antônio. *A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão – vol. 2: Documentos*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1988.

COUTINHO, Mílson. *Fidalgos e barões: uma história da nobiliarquia luso-maranhense*. São Luís: Instituto Geia, 2005.

FALCON, Francisco José Calazans. “Pombal e o Brasil”. In: TENGARRINHA, José (org.). *História de Portugal*. 2ª ed. Bauru: EDUSC; São Paulo: UNESP; Portugal: Instituto Camões, 2001, p. 227-243.

MACEDO, Jorge Borges de. *A situação econômica no tempo de Pombal: alguns aspectos*. 3ª ed., Lisboa: Gradiva, 1989.

MENDONÇA, Marcos Carneiro de (coord.). *A Amazônia na era pombalina: correspondência inédita do governador e capitão-general do Estado do Grão-Pará e Maranhão Francisco Xavier de Mendonça Furtado (1751-1759)*. São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1963, t. 1 e t. 2.

9

REIS, Arthur Cezar Ferreira. *Estadistas portugueses na Amazônia*. Rio de Janeiro: Edições Dois Mundos, 1948.

VIVEIROS, Jerônimo de. *História do comércio do Maranhão, 1612-1895*. São Luís: Associação Comercial do Maranhão, 1954.