

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

Nuova Serie – Vol. LI (CXXV) Fasc. I

Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)

Coordinadores

Manuel Herrero Sánchez - Yasmina Rocío Ben Yessef Garfia
Carlo Bitossi - Dino Puncuh



GENOVA MMXI

NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE - PIAZZA MATTEOTTI, 5

Genoveses nas rotas do açúcar: a intromissão em exclusivos coloniais portugueses (c. 1650)

Leonor Freire Costa (GHES-ISEG, Universidade Técnica de Lisboa)

Um golpe de estado, mobilizado pela nobreza titular, derrubou no dia 1º de Dezembro de 1640 o governo Habsburgo em Portugal¹. Não foi a primeira nem a última de uma sucessão de revoltas que ameaçaram a unidade da monarquia católica nos meados do século XVII². Pouco antes estalara a rebelião da Catalunha e escassos anos mais tarde a agitação atingiu os reinos de Nápoles e Sicília. Tais convulsões políticas agravavam a situação financeira da monarquia, a qual, como é sabido, teve o seu nervo na prata americana e nas feiras de Piacenza, um complexo sistema de câmbios complementar dos créditos (*asientos*) avançados por genoveses, pelo menos até 1627, quando repartiram este negócio com agentes de origem portuguesa³. O golpe de 1640 criou, portanto, novas frentes de guerra. As suspensões de pagamentos de juros em 1647 e em 1652 indicavam, uma vez mais, o estado de insolvência da fazenda de Filipe IV.

¹ A literatura sobre a revolta de Portugal é extensa. Para uma síntese, L. FREIRE COSTA e M. SOARES DA CUNHA, *D. João IV*, Lisboa 2006.

² Os estudos destes movimentos que assolaram a Europa de Seiscentos têm merecido abordagens interdisciplinares, há várias décadas. Entre os mais recentes contributos para uma análise global, veja-se J.A. GOLDSTONE, *Revolution and Rebellion in the Early Modern World*, Berkeley-Los Angeles-London 1991; A.M. HESPANHA, *Portugal y la política de Olivares. Ensayo de análisis estructural*, em *Revueltas y Revoluciones en la Historia*, J. VALDÉON BARUQUE et alii (coords.), Salamanca 1994; F. BENIGNO, *Specchi della Rivoluzione. Conflitto e identità politica nell'Europa moderna*, Roma 1999.

³ O tema da participação genovesa nos créditos à monarquia dos Habsburgo conta com extensa literatura. Indispensável, R. CARANDE, *Carlos V y sus Banqueros*, (4ª ed.) Barcelona 1990. Uma revisão do tema através de um estudo das feiras de câmbio como uma instituição disputada por vários grupos italianos encontra-se em C. MARSILIO, *Dove il denaro fa denaro. Gli operatori finanziari genovesi nelle fiere di cambio del XVII secolo*, Novi Ligure 2008. Sobre a participação portuguesa nos *asientos*, na senda de A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Política y Hacienda de Felipe IV*, Madrid 1983, merecem referência os estudos de J. BOYAJIAN, *The Portuguese Bankers at the Court of Spain, 1626-1650*, New Brunswick (N.J.) 1983 e de C. ÁLVAREZ NOGAL, *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665)*, Madrid 1997.

Do lado português, o movimento de autonomia política tinha custos igualmente elevados para a dimensão dos recursos disponíveis, o que importou para inovações fiscais baseadas na introdução de um imposto directo sobre o rendimento, e para chamar aos corredores do poder um núcleo limitado de banqueiros-mercadores que arremataram contratos de provimento de exércitos estacionados na fronteira. Mas não foi apenas o território continental que requereu estruturas defensivas. As colónias no Atlântico sul continuaram à mercê dos ataques das Províncias Unidas, apesar da nova condição política portuguesa prometer a recuperação dessas possessões por via diplomática. Entendidas as prévias perdas no império como efeitos de um conflito com um inimigo, agora, comum, a diplomacia portuguesa esperava que as Províncias Unidas devolvessem territórios, o principal dos quais, o nordeste brasileiro, sob administração da West-Indische Compagnie (WIC), desde 1630. Assim não aconteceu e, por isso, a guerra teve o seu outro cenário no mar⁴.

Se em termos factuais a década de 1640 prenuncia a desagregação da unidade da monarquia católica, cabe recordar os ensinamentos de Fernand Braudel sobre o significado da geografia económica – inscrita no lento pulsar das estruturas – como matriz interpretativa destes episódios que afloram nas esferas política e militar. A transferência para o Atlântico de centros de decisão económica, polarizadores das trocas e dos fluxos de capital, compagina-se com os desafios a que se submetiam os Habsburgo, pressagiando o fim do que foi designado por ‘século dos genoveses’⁵. A emergência das praças do noroeste europeu – potentados marítimos, coloniais e manufacturários – não só gerou lógicas financeiras específicas dos emergentes estados fiscais, como demonstrou as vantagens de certas formas organizacionais para a administração, defesa e exploração dos espaços ultramarinos. As grandes companhias monopolistas holandesas e inglesas, sociedades anónimas de responsabilidade limitada, exibiram-se como um dos factores de sucesso destas potências, quando esteve em causa a apropriação de territórios ou a

⁴ Para uma análise da ocupação holandesa do nordeste brasileiro e resistência dos colonos, J.A. GONSALVES MELO, *O Tempo dos Flamengos*, 2ª ed., Recife 1987; ID., *João Fernandes Vieira, Mestre de Campo do Terço de Infantaria de Pernambuco*, 2ª ed., Lisboa 2000; E. CABRAL DE MELLO, *Olinda Restaurada. Guerra e Açúcar no Nordeste, 1630-1654*, 2ª ed., Rio de Janeiro 1998.

⁵ F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen a l'Époque de Philippe II*, Paris 1976; ID., *Civilisation Matérielle, Économie et Capitalisme*, Paris 1979.

defesa de rotas marítimas. Com efeito, a vitória portuguesa sobre os holandeses no Brasil aguardou pela constituição de uma companhia monopolista, à qual coube a glória da capitulação da WIC em 1653. O Brasil foi, assim, disputado por gigantes empresariais e não por estados militarizados.

Este conjunto de mudanças teve o seu lado aparatoso na mobilização de exércitos, armadas e capitais em companhias monopolistas, também elas munidas de funções militares. Contudo, silenciosamente e em simultâneo, o tráfico no Mediterrâneo assistiu à chegada das marinhas do norte, prova de que a concorrência não protegida por monopólio também entrou neste jogo e com ela a generalização do consumo de bens exóticos. O açúcar integra a lista desses produtos que contribuíram para a acumulação de capital no século XVII e para a escalada de unidades industriais de refinação na Europa, quando os Barbados e as Antilhas foram alvo das potências atlânticas emergentes.

Nestes primeiros passos da globalização dos mercados, e perante este conhecido quadro de geografia económica em mutação, que pode acrescentar a autonomia de Portugal à história de Génova? Eram duas unidades políticas em demanda de um novo realinhamento externo nos meados de Seiscentos. Talvez essa identidade de posição geoestratégica ilumine as razões da vigilância genovesa sobre o Brasil, consubstanciada na formação de uma companhia marítima em 1656⁶. Está por esclarecer como e porquê esta conjuntura foi favorável a tal investimento e cabe reavaliar as suas consequências de médio prazo.

O presente texto intenta contribuir para a resolução desse problema. Parte de uma questão nuclear, a qual indaga até que ponto a autonomia política de Portugal foi uma oportunidade explorada pela facção do patriciado genovês que se debateu por o rearmamento naval que tivesse implicações mais diversificadas na economia de Génova que a anterior oferta de galés aos Habsburgo. Assim sendo, a questão pode ser equacionado da seguinte forma sucinta: se os genoveses encontraram a América castelhana a partir de Madrid, será que Lisboa lhes deu acesso ao Brasil? Se houver evidência de que a restauração de Portugal atraiu ramos de famílias de *nobili vecchi* tradicionalmente na órbita de Madrid, aquela questão desdobra-se em muitas outras: como o fizeram? Transferiram para Portugal um competências adquirido nos mercados cambiais e na intermediação financeira, ou experimentaram

⁶ T. KIRK, *Genoa and the Sea. Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*, Baltimore-London 2005, p. 132.

novos modelos organizacionais? E que dividendos Portugal obteve dessa ingerência genovesa?

Na primeira secção, descreve-se a situação em Portugal relevando o papel da guerra no mar, a qual criou oportunidades aos investimentos genoveses. Na segunda secção, analisam-se os meios institucionais instrumentalizados para essa infiltração nos exclusivos coloniais portugueses. Por fim, numa secção já com conteúdos conclusivos e intentando uma avaliação do significado da aproximação de Génova a Portugal, explicita-se o cruzamento dos dois planos de análise seguidos: o da decisão política – de interesses de Estado – e o dos interesses privados. Como conclusão, sintetizam-se os tópicos que permitem extrair as consequências de médio prazo desta conjuntura.

O argumento central desta exposição reconhece que coligações oportunistas, de curto prazo, entre redes sociais de elevado capital social, teceram as condições para a preferência italiana relativamente ao abastecimento do açúcar intermediado por Portugal. Enfrentou-se deste modo a concorrência exercida pelas potências do noroeste europeu na distribuição de produtos exóticos em mercados terceiros.

1. *O contexto da presença genovesa no Brasil: a guerra no Atlântico*

Depois do 1º de dezembro de 1640, D. João IV, duque de Bragança, foi aclamado rei de Portugal. Restabelecia-se a autonomia política, com um governo em que o poder do rei se repartiu com os chamados Conselhos – Conselho de Estado (política interna e externa), Conselho Ultramarino (administração dos territórios ultramarinos), Conselho da Fazenda e Conselho de Guerra – órgãos consultivos, mas com papel crucial na tomada de decisões régias e, sobretudo, determinantes para a formação de correntes opinião, ou facções, que fracturam a corte em momentos melindrosos do processo de consolidação de autonomia.

Logo de início, procurou-se reconhecimento dos direitos de D. João IV ao trono através de alianças defensivas. No caso do velho aliado inglês, esse ensejo não enfrentou dificuldades de maior, até porque nenhum dos territórios tomados nas primeiras décadas de 1600 pelos ingleses no Oriente estava mais em disputa. A garantia da aliança defensiva com Portugal requereu, no entanto, uma negociação não gratuita. Por tratado de 1641, a Inglaterra prometeu o seu apoio militar na causa portuguesa e exigiu que lhe fosse concedido acesso ao mercado brasileiro, autorizando-se a instalação de, no máximo, quatro casas mercantis, e a circulação de efectivos náuticos no transporte do

açúcar. Um espaço de exclusividade das frotas do reino de Portugal, que a administração dos Habsburgo assegurara desde 1612, ficou exposto à intromissão de estrangeiros, a bem da causa da aclamação do duque Bragança.

Já com as Províncias Unidas, a diplomacia deparou-se com severos entraves em virtude da presença da companhia holandesa no nordeste do Brasil. Entre 1630 e 1634, a West-Indische Compagnie ocupara as importantes regiões produtoras de Pernambuco e Paraíba e, já depois da aclamação de D. João IV, avançara sobre o Maranhão e Angola, principal praça fornecedora de escravos⁷. Desta forma, a alteração de estatuto de Portugal em pouco contou para tornar as Províncias Unidas um aliado. A disputa pelas mesmas áreas da colónia brasileira impediu a observação efectiva de um tratado de tréguas assinado em 1641. Desde então, a diplomacia portuguesa em Haia procurou aliviar as tensões através da proposta de compra dos territórios ocupados pela WIC⁸.

Uma guerra endémica prejudicou, portanto, a circulação das frotas portuguesas no Atlântico sul, onde o corso holandês e zelandês saqueava navios e cargas. O risco daí decorrente não inviabilizou o negócio colonial, mas alterou-lhe os custos e as regras, com impactos sociais relevantes. As taxas de frete subiram em flecha porque internalizaram a carestia do dinheiro concedido a crédito para a armação. As regras do crédito marítimo, transferindo exclusivamente para o credor o risco e os custos de oportunidade do empréstimo em caso de perdas totais, autorizaram as taxas de juro a subir até 100-120% para viagens ida e volta Portugal-Brasil⁹. A conjuntura depurou o grupo dos agentes activos nestes negócios, destacando uma franja que, apesar destes embaraços, acumulou dividendos com estes juros elevados e com a especulação nos mercados, quer de importação-exportação entre Portugal e a colónia, quer de re-exportação de açúcar para as praças europeias onde as suas redes estavam melhor inseridas: Hamburgo e Itália.

⁷ Sobre esta companhia holandesa (a WIC) em território brasileiro, ainda a melhor síntese é de CH. BOXER, *The Dutch in Brazil, 1624-1654*, Oxford 1957.

⁸ Para uma análise detalhada da diplomacia portuguesa da restauração, E. PRESTAGE, *As Relações Diplomáticas de Portugal com a França, Inglaterra e Holanda de 1640 a 1668*, Coimbra 1928.

⁹ L. FREIRE COSTA, *Privateering and Insurance: transaction costs in Seventeenth-century European Colonial Flows*, em *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, Atti della "Trentasettesima Settimana di Studi", 11-15 aprile 2005, Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini", Prato, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 2006, pp. 703-726.

A continuidade destes agentes no negócio colonial garante que os ganhos superaram as perdas. A alta dos fretes suportava-se porque as comunicações, irregulares, aumentaram em igual proporção os prémios de arbitragem das mercadorias. Estratégias de diversificação dos investimentos canalizaram parte destes dividendos para a concessão de empréstimos de curto prazo à monarquia restaurada. Mercadores de açúcar enveredaram, assim, pela arrematação de assentos (assim chamados por influencia castelhana), dominando os contratos de abastecimento de munições e rações às tropas estacionadas nas fronteiras do reino de Portugal¹⁰. Esta concentração social dos grandes negócios do estado consolidou o poder político de um núcleo de banqueiros-homens de negócio que, desta forma, se familiarizaram com a burocracia do Conselho da Fazenda e teceram contactos com certos favoritos do monarca com lugar neste conselho¹¹.

As finanças régias fundaram-se, portanto, no tráfico colonial. Quer para os financeiros do rei, quer para o próprio erário régio, os fluxos brasileiros foram cruciais. Por um lado, porque eram fonte de acumulação de capitais depois transferidos para os créditos que subsidiavam a guerra, por outro, porque a passagem obrigatória das mercadorias coloniais pelos portos portugueses, antes de seguirem para as praças europeias, esculpia uma política de entreposto, estribada nos exclusivos coloniais e antagónica aos portos francos, indispensável para engrossar as receitas fiscais. As rendas das alfândegas, por sua vez, tal como o imposto directo sobre o rendimento criado para a guerra, eram efeitos consignados ao pagamento dos créditos a curto prazo arrematados por estes novos *asientistas*.

Na sua maioria, o grupo dos banqueiros de D. João IV teve poucas conexões documentadas com os cristãos-novos que concorreram com os genoveses desde 1627 nos financiamentos a Filipe IV¹². Se alguns dos que permaneceram em Portugal pertenciam a ramos familiares dos portugueses protegidos pelo conde-duque de Olivares, uma conjura, liderada por um

¹⁰ D. GRANT SMITH, *The Portuguese Mercantile Class of Portugal and Brazil in the Seventeenth Century: a socioeconomic study of the merchants of Lisbon and Bahia, 1620-1690*, PhD, Austin, Texas 1975.

¹¹ L. FREIRE COSTA, *Império e Grupos Mercantis. Entre o Oriente e o Atlântico (século XVII)*, Lisboa 2002.

¹² Um estudo prosopográfico de muitos destes banqueiros em D. GRANT SMITH, *The Portuguese Mercantile Class* cit. Completa-se com J. BOYAJIAN, *The Portuguese Bankers* cit.

dos maiores da praça de Lisboa com parentela em Madrid, marcou com um episódio sangrento os primeiros anos da restauração. A execução dos traidores em local público dissuadiria os que ficaram em Portugal de pactuarem na sombra com a resistência organizada a partir de Madrid. Ficou, no entanto, nos círculos políticos, o espectro da traição, servindo a memória deste acontecimento para os meios cortesãos desconfiarem da aproximação deste banqueiros de D. João IV a Génova, como se verá adiante.

Em 1648, maugrado o favor e graça régia de que eram merecedores os grandes negociantes coloniais, e apesar da essencialidade das mercadorias brasileiras para as receitas aduaneiras, uma corrente de opinião cortesã julgou ser financeiramente insustentável a guerra na colónia. O ano de 1648 tem conteúdos significativos: assinala o fim de oito décadas de conflito entre a monarquia católica e as Províncias Unidas. A diplomacia portuguesa apercebeu-se de que a paz de Vestefália, se traria o fim de um universo estruturado na intermediação genovesa, teria repercussões também em Portugal. Um aparato militar, até então divertido por muitas frentes, ficava livre para ameaçar Portugal. Nas fronteiras adivinhava-se a entrada dos exércitos de Filipe IV, enquanto os Estados Gerais das Províncias Unidas pactuavam com as companhias coloniais na delapidação da frota portuguesa, com efeitos desastrosos nas alfândegas do reino.

A mitigação deste risco, em terra, requeria reforço dos contingentes militares. No mar, pedia a oferta de escolta à marinha mercante, para a qual era imperativo destacar efectivos da armada real, cujo custo de operação se estimava em 30% de todas as despesas do orçamento do estado¹³. A impossibilidade de afectar, em simultâneo, recursos militares no mar e em terra deu sustentação à facção da corte portuguesa que pugnou pela desistência das capitânias do nordeste brasileiro. Entendia-se que a paz prometia a prosperidade das regiões do centro e sul da colónia, uma vez livre toda a navegação do curso holandês. A desistência de territórios ultramarinos, se bem que grada ao monarca, foi rejeitada por todos os conselhos onde tinham assento figuras de proa merecedoras do crédito régio¹⁴.

¹³ A.M. HESPAÑA, *As Finanças da Guerra*, em *Nova História Militar de Portugal*, M. THEMUDO BARATA e N. SEVERIANO TEIXEIRA (coords.), Lisboa 2004, pp. 177 e 186.

¹⁴ E. CABRAL DE MELLO, *O Negócio do Brasil. Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669*, Rio de Janeiro 1998.

Os caminhos da diplomacia em Haia foram, deste modo, contrariados em Portugal, evidenciando o lugar de certas figuras inseridas no Conselho da Fazenda com ligação preferencial a alguns dos banqueiros assentistas. Vingou uma solução alternativa para a paz negociada com as Províncias Unidas. Se os custos da guerra no mar seriam mitigados com um regime de frotas comboiadas, haveria que contratar a defesa com aqueles que tinham capitais para providenciar esse serviço, almejando-se a rendição das forças holandesas que se alimentavam da actividade corsária¹⁵. Os banqueiros-negociantes foram persuadidos a constituir uma empresa que forneceria a escolta às frotas do açúcar. Perante a ameaça de um tratado de paz baseado na restituição de Pernambuco, houve entre os financeiros de D. João IV quem desempenhasse a função de ‘angariador de vontades’ e conseguisse o consenso entre o ‘corpo de comércio’ para fundar uma companhia.

Como resultado desta crítica situação política da restauração portuguesa, criou-se a Companhia Geral do Comércio do Brasil, com estatutos promulgados a 8 de março de 1649¹⁶. Coube-lhe a obrigação de formar uma armada de 36 navios que deveria defender dois comboios anuais. Para tamanho investimento, contaria com capitais obtidos na venda de acções, com o direito a colectar um novo imposto sobre fretes e mercadorias e, ainda, com o direito de monopólio de quatro bens exportados para o Brasil, três dos quais com oferta no mercado português – farinha de trigo, azeite, vinho – e outro, o bacalhau, dependente das frotas pesqueiras inglesas. Os insidiosos interesses ingleses no mercado brasileiro, bem protegidos pelos directores da companhia, exploraram novamente em seu proveito as dificuldades de um pequeno estado em guerra contra grandes potências militarizadas¹⁷.

A oferta de bens essenciais, em regime de monopólio, e com frotas temporalmente concentradas em duas épocas do ano, elevou a escala do negócio. Tais exigências activaram as redes internacionais dos directores da empresa, não só por contactos com ingleses, mas também com outros agentes que pudessem responder a volumosas encomendas. O mesmo é dizer que,

¹⁵ L. FREIRE COSTA, *State Monopoly or Corporate Business: warfare in Early-Modern Europe*, em «Journal of European Economic History», 38 (2009), pp. 219-253.

¹⁶ Estatutos da Companhia publicados em J. ANDRADE E SILVA, *Collecção Chronologica de Legislação Portuguesa*, VII, Lisboa 1856.

¹⁷ L. FREIRE COSTA, *O Transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil*, Lisboa 2002, I, pp. 539-542.

tanto o bacalhau, como a farinha de trigo, requereram circuitos de abastecimento mais complexos, destacando a importância de regiões mediterrâneas tradicionalmente exportadoras de trigo. O monopólio, recorde-se, não incidiu sobre nenhuma das mercadorias coloniais, parecendo que o contrato entre o Conselho da Fazenda e a Companhia Geral do Comércio do Brasil não colidiria com os segmentos sociais que desconfiavam das grandes companhias, enquanto organizações que melhor serviam os interesses dos seus quadros dirigentes que a massa anónima dos accionistas. No entanto, se o grosso das mercadorias imprescindíveis às transacções de açúcar ou tabaco estava monopolizado pela companhia, todos os que não fossem accionistas ficariam em situação fragilizada. Para todos os efeitos, o regime instaurado nas rotas atlânticas fortaleceria, indirectamente, a função de intermediação da companhia. Dos seus estatutos, de resto, detecta-se a preocupação em captar a atenção de qualquer detentor de capital, estrangeiro, residente ou não em Portugal, e os genoveses não descuraram essa possibilidade.

Apesar de estatutos abertos a uma ampla participação de accionistas, houve falta de fundos para erguer uma frota com as proporções impostas pelo contrato com a fazenda régia. A obrigação de se organizarem dois comboios anuais nunca foi cumprida¹⁸. Entre 1649 e 1653 seguiram apenas três e, para estes, contou-se sempre com o fretamento de navios de guerra estrangeiros, na sua maioria ingleses¹⁹. No entanto, logo em 1651, a documentação portuguesa dá notícia de dois navios genoveses a circular em entre as frotas do açúcar²⁰. Esta, a primeira evidência de que a empresa interessou à comunidade genovesa em Portugal com consequências políticas e económicas.

2. *As vias da participação genovesa no negócio brasileiro*

A obrigação de prover a escolta às frotas de açúcar colocou os dirigentes da Companhia Geral no encalço dos desígnios de Génova que, então, buscava reposicionar-se numa Europa em mudança. Trechos da história de Portugal

¹⁸ G. DE FREITAS, *A Companhia Geral do Comércio do Brasil*, em « Revista de História », São Paulo, III (1951).

¹⁹ CH. BOXER, *Blake and the Brazil fleets in 1650*, in « The Mariner's Mirror », 36 (1950), pp. 212-228; ID., *English shipping in the Brazil Trade. 1640-65*, *Ibidem*, 37 (1951), pp. 197-230.

²⁰ Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa (AHUL), *Conselho Ultramarino*, cod. 14, fol. 351v, apud L. FREIRE COSTA, *O Transporte no Atlântico* cit., I, p. 544.

desvendam, assim, os fundamentos dessa inusitada e aparente quimera genovesa, consubstanciada na fundação de uma companhia para o Brasil em 1656, reproduzindo-se também nesta potência mediterrânica os institutos que a Europa do norte desenvolvera para explorar territórios ultramarinos.

A historiografia italiana e internacional tem votado pouca atenção a este caso particular. Surge referido como mais um passo na concretização de uma política de rearmamento náutico, inspirada em diversas propostas apresentadas por uma corrente de opinião dos *navalisti* que desde a década de 1640 informam arbítrios sobre a modernização do estado, no qual instituições e funções públicas se teriam de sobrepor a interesses de grupo que definiam as facções entre o patriciado²¹. O câmbio global da geopolítica europeia de meados da centúria fortaleceu a voz destes *antispagnoli-navalisti*. Estava em causa uma afirmação da República diante do poder emergente da França, como potência continental, e da Inglaterra como potência marítima. Para Génova, em suma, tratava-se de «contare davvero como potenza politica e non soltando como piazza d'affari»²². Portugal colaborou, portanto, neste reajustamento genovês ao xadrez internacional. Resta esclarecer por que vias.

Um grupo liderado por Nicolau Niconi, dito genovês, em consórcio com outros italianos radicados em Portugal, de extracção florentina e veneziana, pontua a documentação respeitante à Companhia Geral do Comércio do Brasil, desde os primórdios da sua constituição. Aliás, Nicolau Niconi (ou, por vezes, Micon) teve parcerias na armação de navios portugueses contratados pela Companhia Geral através de um João Seromanho. O consórcio de Nicolau Niconi estendia-se a Francisco André Carrega e Gerónimo Gerei e aplicou 1.200.000 réis em acções da Companhia Geral, soma considerável quando, por estatutos da empresa, o valor das participações poder-se-ia quedar por 20.000 réis. A eles se deveu a armação de duas naus, acima referidas, que navegavam no Atlântico no ano de 1652. Nos navios embarcaram seus feitores, Giovanni Jacomo Gerei e Giovanni Paolo Rufo, na intenção de se radicarem na Baía de Todos os Santos, sede administrativa da colónia, onde se dispunham vender a crédito suas fazendas, maioritariamente sedas.

²¹ T. KIRK, *Genoa and the Sea* cit., p. 119.

²² C. BITOSI, *L'antico regime genovese, 1576-1797*, em *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2003, pp. 457-458.

Sabendo das disposições régias que interditavam a permanência de estrangeiros no Brasil (excepção para os ingleses a quem fora dado esse privilégio no tratado de aliança defensiva de 1641) estes accionistas solicitaram ao Conselho Ultramarino a mercê especial de terem agência na colónia, crendo que os documentos comprovativos do seu enraizamento na sociedade portuguesa, anexados à petição, lhes conferia o estatuto idêntico ao de naturais. Juntaram certidões das alfândegas portuguesas que ilustravam o seu contributo para as receitas fiscais do reino; um comprovativo da sua contribuição para o imposto da guerra e, Francisco André Carrega, acrescentou uma certidão de familiar da Inquisição. Perante a evidência dos ‘grossos tratos’ que o consórcio liderava na cidade de Lisboa, o Conselho Ultramarino, assim como alegou o princípio de nas colónias não entrarem estrangeiros e, muito menos, terem aí agentes, reconheceu também a utilidade das prósperas relações económicas com estas praças italianas. Como tal, foi de parecer de se conceder autorização para Gerei e Rufo estanciarem na Baía de Todos os Santos um ano ²³.

A participação de genoveses na Companhia mostrava, afinal, que a defesa do império, que pedira a fundação da empresa, esbarrava com outro intento político baseado no exclusivo nacional do trato com o Brasil. A Companhia Geral do Comércio do Brasil, quer pelos seus estatutos, quer pela sua prática corrente de fretar navios de escolta, foi um meio explorado por estrangeiros, que não só ofereceram efectivos militares, como neles colocaram cargas e agentes incumbidos de as expedir. As mercadorias de retorno, tanto quanto as enviadas, justificavam o empreendimento. Nesta altura, já o Brasil enfrentava a concorrência do açúcar dos Barbados nas praças do noroeste europeu, mas desta forma os mercados mediterrâneos manter-se-iam abertos ao consumo de açúcar refinado na colónia portuguesa.

A ingerência italiana nos negócios da Companhia Geral trouxe, a seu tempo, dividendos para Portugal, assegurando a intermediação do reino nestes fluxos, documentada na década de 1660. O grupo italiano, a partir de Lisboa, desempenhou um papel activo na re-exportação, servindo-se, embora, do transporte inglês. Colaterais ao mundo que se estruturava na disputa de exclusivos coloniais, estas negociações pacíficas integraram o Mediterrâneo nos espaços atlânticos, pondo em destaque coligações de interesses não estritamente ‘nacionais’ antes ‘pluriculturais’ Difícil, assim, descortinar

²³ AHUL, *Baía*, caixa 2, nn.1574 e 1475.

a subalternização do Mediterrâneo às praças do noroeste europeu no que se refere aos bens brasileiros, pois, até bem entrado o século XVIII, os mercados italianos foram pouco receptivos ao açúcar proveniente das colónias de qualquer das outras potências europeias²⁴.

No outro plano, naquele que requeria forças militarizadas, a participação genovesa gerou atritos políticos, num momento em que as guerras anglo-holandesas ergueram dificuldades ao habitual fretamento de navios bem artilhados pelos ingleses. A Companhia Geral recorreu então às potências mediterrâneas e encontrou resposta satisfatória em Génova. Mas a solução não foi acarinhada pelos conselhos régios, por mal conhecerem a natureza das relações sociais que sustentava a internacionalização do capital da empresa. Em julho de 1654, desejando-se formar a escolta do comboio desse ano, informou-se o monarca de que se havia comprado a João Soromanho (que vimos ter conexões a Niconi) um bom galeão. Mais se disse ao Conselho Ultramarino que estava em curso a concretização de um contrato de fretamento de quatro galeões genoveses que entrariam no porto de Lisboa no mês de outubro.

O fretamento destes quatro navios teve registo notarial com data de 8 de agosto de 1654. Da parte genovesa, o capitão de mar Bernardo Marcello apresentou-se como procurador de Stefano Pallavicino, este o cabecilha do negócio e a quem seriam assacadas responsabilidades pela execução do contrato, o qual estipulava que as quatro unidades seguiriam com um terço da sua capacidade ocupada com cargas de monopólio da Companhia. Esta cláusula, desde já, assinala como estes efectivos navais teriam a sua margem de manobra militar coarctada por um carregamento alheio ao serviço de defesa que justificava o seu fretamento. No retorno, os galeões trariam 1000 toneladas de pau-brasil, pago o frete à razão de 23.000 réis por cada tonelada, um valor muito acima do que era corrente na época. Uma vez que o pau brasil servia de lastro, pagava fretes muito baixos, enquanto a tonelada de frete de açúcar, a mais elevada nestas rotas, rondava os 18-20000 réis. O clausulado do contrato sugere, portanto, um bom negócio para Pallavicino. Um outro contrato, este de fiança, acrescentou o açúcar às cargas de retorno, a ser directamente descarregado em Génova e em Livorno. Os fretes das 100 caixas que cada um dos galeões transportaria serviam como fiança por

²⁴ A. PIFFER CANABRAVA, *O Açúcar das Antilhas (1697-1755)*, São Paulo 1981.

cada dia de atraso na execução do contrato, fixado na exorbitante quantia de 1.200.000 réis²⁵.

Com efeito, o atraso na entrada dos navios no porto de Lisboa fundamentou os argumentos do Conselho Ultramarino e do Conselho da Fazenda contrários ao fretamento, suspeitando que o interesse de Pallavicino bulia com as altas esferas da política europeia. Mais do que as cláusulas do contrato, relativamente anódinas, é a celeuma por ele suscitada nos centros de decisão em Portugal que confere importância ao episódio. Por um lado, devolve a imagem da república como uma unidade política ainda na órbita da monarquia católica. Mas mais significativo para a análise do acontecimento, é o facto de a intrusão de um Pallavicino constituir o motivo de suspeita, prova de que a contenda não se baseou numa visão impessoal das vantagens ou prejuízos de uma aproximação a um velho aliado da monarquia católica, mas sim à entrada em Portugal das redes sociais que a haviam sustentado. Note-se que escassos anos antes, genoveses residentes em Lisboa comunicaram com o Conselho Ultramarino e obtiveram licenças para se estabelecerem na Baía de Todos os Santos. Era, portanto, o sobrenome Pallavicino, mais do que a extracção genovesa da personagem, o elemento de perturbação. A polémica chegou para macular os directores da empresa com a suspeita de traição.

Deste modo, ainda não tinha desferrado o comboio de 1655, uma consulta dos Conselhos Ultramarino e da Fazenda listou as razões para anulação do contrato. Em primeiro lugar, julgava-se que os dirigentes da Companhia Geral estariam conluiados com genoveses para contrabandear sedas e outros bens de luxo. Em segundo lugar, para o conselho da Fazenda, a ingêrência italiana acabaria por ser mais gravosa para Portugal que qualquer outra proveniente do noroeste europeu, uma vez que o açúcar dos Barbados fizera já perder para Portugal estas praças tradicionalmente consumidoras do açúcar brasileiro, enquanto a Itália se revelava o primordial mercado de consumo. O contrato representava, pois, a entrega de um comércio aos estrangeiros mais interessados nele, escapando ao reino uma imperiosa intermediação.

Outras figuras de estado complicaram o cenário com rumores sobre conexões ainda mais dissimuladas. O Camareiro-mor do reino e membro

²⁵ Arquivo Histórico Distrital de Lisboa, *Cartório 11*, Livro 259, fls. 100 e 104, apud L. FREIRE COSTA, *O Transporte no Atlântico* cit., I, p. 554.

do Conselho de Estado, o conde de Penaguião, certificou que Pallavicino era accionista de uma ‘companhia’ que fornecia estes galeões, na qual estava igualmente interessado o cardeal Mazarino. Afinal não seria apenas ‘Génova’, mas também a ‘França’ (outro aliado de Portugal que prometeu mais do que ofereceu para a guerra da Restauração), que insidiosamente se imiscuia através da Companhia Geral no Atlântico português. O Conselho Ultramarino referiu, por fim, que alguma suspeita se deveria colocar no facto de «homem de tanto cabedal e valia» (Pallavicino) se propor seguir como comandante de um navio. Tudo indiciava «de que ou o interesse oculto da mercancia é grande ou há na sua terra outro maior segredo»²⁶.

O monarca foi tentado a anular o contrato. Não fossem as relações de confiança entre dirigentes da Companhia e uma das figuras próximas do monarca e, por sinal, juiz conservador da empresa, e tudo cairia por terra. Numa petição desmontaram-se os alegados motivos de suspeita expressados pelos conselhos e fizeram-se valer os custos financeiros da anulação do contrato. O negócio foi avante e um Pallavicino faria a sua primeira viagem ao Brasil em 1655²⁷.

Em 1658, o seu nome permanecia associado à circulação de navios no Atlântico sul, pois em petição ao Conselho Ultramarino o dito referiu que a sua embarcação *Sao João* fora requisitada pelo governador de Pernambuco para Angola. Temendo que tivesse de aguardar pela frota seguinte para regressar Lisboa, solicitou autorização para circular fora dos comboios²⁸. Nesta ocasião, já não surpreendia o Conselho Ultramarino a presença do genovês nas águas do império português.

3. *Alta política e interesses privados*

O episódio do fretamento de quatro galeões genoveses evoca algo mais que uma quezília entre os conselhos régios e os deputados de uma empresa monopolista. Numa época muito particular da história da república de Génova, é revelador dos meios organizacionais instrumentalizados por alguns

²⁶ AHUL, *Baía*, Caixa 13, n. 1591.

²⁷ Relação da viagem em FRANCISCO DE BRITO FREIRE, *Nova Lusitania: Historia da Guerra Brasílica e puríssima alma e saudosa memoria do Serenissimo Príncipe Dom Theodósio príncipe de Portugal e príncipe do Brasil*, Lisboa 1675.

²⁸ AHUL, *Baía*, Caixa 14, nn. 1717-1718.

dos patrícios na prossecução de uma estratégia de diversificação das relações externas genovesas. Não fora o rumor lançado pelo conde de Penaguião e nenhum outro indício haveria de que os galeões eram parte do capital de uma companhia privada. Nada mais desmente a possibilidade de se tratar de galeões da república encomendados em Haia. O atraso na chegada dos navios a Lisboa conforma-se com a informação sobre uma encomenda realizada em 1652 de 4 galeões nos estaleiros holandeses, a qual sofreu severos contratempos, apenas finalizados em dezembro de 1654²⁹.

Este intuito de dotar a esquadra da república de galeões, se motivado pela necessidade de organizar comboios na navegação mediterrânica onde Génova pretendia ter maior protagonismo³⁰, comportava, portanto, outras utilidades para a inserção dos recursos náuticos do estado numa aventura Atlântica. Em qualquer caso, a iniciativa da formação de uma companhia em 1656, dita de San Giorgio (por ser o banco um dos suos accionistas) para enviar regularmente navios ao Brasil, dois dos quais a participarem da escolta ao comboio de 1659, encontra aqui os seus precedentes³¹. Desde 1650 que as linhas de comunicação com estes mercados estavam montadas a partir de Portugal e os galeões armados por Pallavicino, que em 1658 andavam na rota de Angola, ou seriam parte da esquadra da república ou eram capital da Companhia de San Giorgio.

Pallavicino aparece, assim, nesta narrativa, tanto como um oportunista, como ao serviço da política de república. Tanto poderá ter encontrado em Lisboa condições para recuperar os negócios da família, que Domínguez Ortiz descreve como das mais ‘espanholizadas’, mas drasticamente afectada pela suspensão de pagamentos de 1652 por Filipe IV³². Como poderá ser, talvez, familiar do doge Agostino Pallavicino, um dos paladinos da política de afirmação da república como potentado autónomo da monarquia católica. Nesta hipótese, de Stefano Pallavicino ser o interlocutor dos novos desígnios da república, Portugal foi espaço da concretização dessa política que implicou a reavaliação dos custos de uma esquadra naval dominada por galés, e deu sustentação ao gradual enriquecimento da armada genovesa com navios de alto bordo à vela, ‘máquinas’ de guerra e comércio, cuja técnica de

²⁹ T. KIRK, *Genoa and the Sea* cit., p. 136.

³⁰ *Ibidem*, pp. 147-148.

³¹ C. BITOSI, *L'antico regime genovese* cit., p. 448; T. KIRK, *Genoa and the Sea* cit., p. 132.

³² A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Política y Hacienda de Felipe IV* cit., p. 105 e ss.

construção seria quase estranha aos estaleiros da república, pedindo, por isso, um estreitamento de contactos com a potências atlânticas para satisfazer as encomendas.

Enquanto esteve na órbita dos Habsburgo, o armamento de galés foi negócio cruzado com a intermediação financeira. Com efeito, a historiografia italiana comprovou que a especialização financeira gerou procura de meios náuticos específicos. As esquadras de galés, que várias famílias de patrícios tomaram por *asientos* durante décadas, e a pujança económica desta oligarquia inscrita nas finanças da monarquia católica terão desviado factores produtivos para actividades de construção civil e naval, retirando recursos a uma outra especialização económica, esta manufactureira, de têxteis de seda e lã. A concorrência entre duas possíveis especializações saldou-se por um decréscimo de trabalho afectado às manufacturas que chegou a empregar cerca de 28000 artífices, na cidade e domínio. Mas desde os finais de Quinhentos que as exportações de têxteis de seda desenharam uma tendência descendente, sendo nos finais de Seiscentos apenas um décimo do que fora em 1550³³. Pelas fontes portuguesas, fica, todavia, a sugestão de que o rearmamento naval, ou a aventura genovesa nas águas do Atlântico sul, abria mercados às sedas, o que torna esta política de realinhamento externo da república de teor anti-espanholista algo mais que um tópico de geopolítica, para ser parte de um programa de recuperação económica que incluía a promoção da indústria têxtil.

Além disso, pelo que atrás foi narrado, não é sustentável que Pallavicino entrasse em Portugal sem a interferência de competências mercantil, com a comunidade genovesa em Lisboa a tecer as ligações prévias indispensáveis. O Brasil não só interessou para a re-expedição de sedas em troca de açúcar, como se suspeita que a importação de trigo, para elaboração da farinha do monopólio da Companhia, aproximou os portos portugueses dos centros mediterrâneos de abastecimento. Não deve ser descartada a hipótese de os contactos com a Sicília adquirirem um novo impulso, sendo o sector de comércio de cereais o que mais atraiu a emigração genovesa para este território da monarquia católica. Por sua vez, é sabido que a família Pallavicino obteve aqui mercês dos Habsburgo³⁴. Há, portanto, lugar para rever a ideia relativamente redutora sobre estes ensaios de fomento naval como uma aventura da

³³ C. BITOSI, *L'antico regime genovese* cit., pp. 412-413.

³⁴ *Ibidem*, p. 407.

oligarquia que falava à margem dos grupos económicos e sem competências para dar continuidade a empreendimentos em mercados ultramarinos³⁵.

Nos meios políticos, porém, as lógicas mercantis nem sempre eram inteligíveis. O nome desta família favorecida pelos Habsburgo manchou os banqueiros-mercadores dirigentes da Companhia Geral do Comercio do Brasil com a suspeita de manobras de alta política: Pallavicino significaria a infiltração dos serviços de inteligência castelhanos, os quais ameaçaram o sucesso da restauração, não desdenhando a tentativa de assassinato do rei em 1647³⁶. Escapava aos conselheiros de D. João IV, menos conhecedores do mundo dos tratos e contratos, a evidência de que as grandes companhias monopolistas, tão necessárias à defesa dos exclusivos coloniais, eram instrumentos da internacionalização do capital. Neste íntimo entrosamento entre funções públicas e institutos privados, cerne do universo institucional da Europa do antigo regime, houve lugar para a formação de grupos de interesse. Por isso, o favoritismo régio e relações pessoais com figuras inscritas nos centros de decisão constituíram um capital social e político tão importante quanto o capital económico, ambos jogando no realinhamento externo de duas potências oportunamente coligadas na década de 1650: Portugal e Génova.

Conclusão

A secessão portuguesa, depois de 1640, criou mais uma frente de conflito militar e, portanto, pressionou a procura de meios marítimos defensivos. A emergência desta nova frente de guerra não desviou para Portugal de forma significativa recursos financeiros até então afectos a Madrid, mas foi propícia à gestação de oportunidades de negócio exploradas por famílias que se ressentiram com a declaração de suspensão de pagamentos de Filipe IV.

Porém, a intervenção de genoveses no Portugal restaurado distingue-se da experiência madrilena. É significativo o silêncio da documentação compulsada sobre a sua participação nos asientos ou na intermediação financeira. Foram, ao invés, as companhias comerciais que favoreceram a sua intromissão na América portuguesa. Do lado português, os poderes temeram esta ingerência que ameaçava a função de Portugal como entreposto de merca-

³⁵ T. KIRK, *Genoa and the Sea* cit., pp. 149-150.

³⁶ L. FREIRE COSTA e M. SOARES DA CUNHA, *D. João IV* cit., pp. 183-184.

dorias exóticas, mas teriam de reconhecer que uma Companhia monopolista, que garantisse a defesa das frotas, acarretaria a abertura do exclusivo colonial a capitais estrangeiros.

Na análise que desceu ao nível micro, atentou-se nos actores e às suas possíveis inscrições em grupos de interesse e redes interpessoais. Por esta via analítica, pode argumentar-se que o acesso a recursos extra-europeus teceu a ‘internacionalização’ dos grupos económicos e criou espaços de intercepção de interesses ‘pluri-nacionais’. Esta constatação acusa a lenta globalização dos circuitos, mas a influência e reputação de certos indivíduos nos centros de decisão política certifica que a interposição do favoritismo régio continuaria a ser indispensável, tal como o fora em Madrid.

Assim sendo, as configurações das redes inter-pessoais acabariam por decidir os ganhos e as perdas na concorrência por mercados terceiros nos circuitos de re-exportação de açúcar brasileiro. As mutações de geografia económica esgalhadas por Fernand Braudel adquirem, agora, cambiantes. Uma oportuna coligação entre Portugal e Génova, dois pequenos estados em busca de um alinhamento atlântico, seguiu para Portugal os mercados terceiros italianos, que assim se fecharam à oferta de açúcar dos Barbados.

INDICE

<i>Manuel Herrero Sánchez</i> , Prólogo	pag.	7
<i>Enrique Soria Mesa</i> , Poder Local y estrategias matrimoniales. Los genoveses en el reino de Granada (ss. XVI y XVII)	»	21
<i>María Matilde Hermoso Mellado-Damas</i> , La cofradía de los Caballeros de la calle Castro de Sevilla: una estrategia de mercaderes en el siglo XVI	»	47
<i>Nunziatella Alessandrini</i> , La presenza genovese a Lisbona negli anni dell'unione delle corone (1580-1640)	»	73
<i>Andrea Terreni</i> , Le relazioni politiche ed economiche degli <i>hombrs de negocios</i> genovesi con le <i>élites</i> milanesi nella seconda metà del Cinquecento	»	99
<i>Gaetano Sabatini</i> , Un mercato conteso: banchieri portoghesi alla conquista della Napoli dei genovesi (1590-1650)	»	141
<i>Roberto Blanes Andrés</i> , Aproximación a las relaciones comerciales marítimas entre Génova y Valencia en el reinado de Felipe IV (1621-1665)	»	171
<i>Rafael María Girón Pascual</i> , Los lavaderos de lana de Huéscar (Granada) y el comercio genovés en la edad moderna	»	191
<i>Giuseppe Mele</i> , La rete commerciale ligure in Sardegna nella prima metà del XVII secolo	»	203

<i>Stefano Pastorino</i> , La participación de los mercaderes ligures en el mercado asegurador valenciano (1519-1520)	pag. 219
<i>David Alonso García</i> , Genoveses en la Corte. Poder financiero y administración en tiempos de Carlos V	» 251
<i>Céline Dauverd</i> , The Genoese in the kingdom of Naples: between viceroys' <i>Buon governo</i> and Habsburg expansion	» 279
<i>Yasmina Rocío Ben Yessef Garfia</i> , Entre el servicio a la Corona y el interés familiar. Los Serra en el desempeño del Oficio del Correo Mayor de Milán (1604-1692)	» 303
<i>Manuel Herrero Sánchez - Antonio Álvarez-Ossorio Alvariño</i> , La aristocracia genovesa al servicio de la Monarquía Católica: el caso del III marqués de Los Balbases (1630-1699)	» 331
<i>Alejandro García Montón</i> , Trayectorias individuales durante la quiebra del sistema hispano-genovés: Domingo Grillo (1617-1687)	» 367
<i>Dario Maccarronello</i> , Reti mercantili e finanza pubblica nei viceregni spagnoli: gli Airoidi di Robbiate tra Milano, Genova e la Sicilia (1630-1649)	» 385
<i>Arturo Pacini</i> , "Poiché gli stati non sono portatili ...": geopolitica e strategia nei rapporti tra Genova e Spagna nel Cinquecento	» 413
<i>Paolo Calcagno</i> , Una schermaglia di antico regime: la "partita" del Finale fra Genova, Milano e Madrid	» 459
<i>Carlo Bitossi</i> , Il granello di sabbia e i piatti della bilancia. Note sulla politica genovese nella crisi del sistema imperiale ispano-asiatico, 1640-1660	» 495
<i>Thomas Allison Kirk</i> , La crisi del 1654 como indicador del nuevo equilibrio mediterráneo	» 527

<i>Giovanni Assereto</i> , La guerra di Successione spagnola dal punto di vista genovese	pag. 539
<i>Francisco Javier Zamora Rodríguez</i> , Génova y Livorno en la estructura imperial hispánica. La familia Gavi al frente del consulado genovés en Livorno	» 585
<i>Friedrich Edelmayer</i> , Génova en la encrucijada entre el Sacro Imperio y la Monarquía Católica	» 617
<i>Thomas Weller</i> , Las repúblicas mercantiles y el sistema imperial hispánico: Génova, las Provincias Unidas y la Hansa	» 627
<i>Benoît Maréchaux</i> , Cultiver l’alternative au système philo-hispanique. Attraction, diffusion et appropriation du modèle vénitien dans la pensée républicaniste génoise du premier XVII ^e siècle	» 657
<i>Roberto Santamaria</i> , Rotte artistiche fra Genova e la Spagna nei documenti d’archivio (secoli XVI-XVIII)	» 695
<i>David García Cueto</i> , Aproximación al mecenazgo de la comunidad genovesa en el Reino de Granada durante los siglos XVI y XVII	» 705
<i>Fernando Quiles García</i> , El arzobispo Agustín Spínola, promotor de las artes sevillanas del barroco (1645-1649)	» 731
<i>Diana Carrió-Invernizzi</i> , Génova y España en la pintura histórica del Palacio Real de Nápoles del s. XVII	» 753
<i>Carlos Álvarez Nogal</i> , Los genoveses y la incautación del interés de los juros de Castilla en 1634	» 775
<i>Claudio Marsilio</i> , “Cumplir con cuidado”. Il mercato del credito genovese negli anni 1630-1640. Vecchi protagonisti e nuove strategie operative	» 801

<i>Luca Lo Basso</i> , Una difficile esistenza. Il duca di Tursi, gli <i>asientos</i> di galee e la squadra di Genova tra guerra navale, finanza e intrighi politici (1635-1643)	pag.	819
<i>Carmen Sanz Ayán</i> , Octavio Centurión, I marqués de Monesterio. Un “híbrido” necesario en la monarquía hispánica de Felipe III y Felipe IV	»	847
<i>Olivier Caporossi</i> , Dynamique et faillite d’une entreprise génoise: les faux monnayeurs de Séville (1641-1642)	»	873
<i>Amelia Almorza Hidalgo</i> , El fracaso de la emigración genovesa en el virreinato del Perú, 1580-1640	»	889
<i>Leonor Freire Costa</i> , Genoveses nas rotas do açúcar: a intromissão em exclusivos coloniais portugueses (c. 1650)	»	915
<i>Catia Brilli</i> , Il Rio de la Plata, nuova frontiera del commercio ligure (1750-1810)	»	933
<i>Sandro Patrucco Núñez-Carvalho</i> , Inserción italiana en el Perú virreinal del siglo XVIII	»	965



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società

Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-03-1

ISSN - 2037-7134

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Tiziana - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo