

ANAIS DO
V SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo PROF. EURÍPEDES SIMÕES DE PAULA

**PORTOS, ROTAS E
COMÉRCIO**

VOLUME I

XXXV
Coleção da *Revista de História*
sob a direção do Professor
E. Simões de Paula.



São Paulo — Brasil
1971

A PROPÓSITO DE UMA TENTATIVA DE RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE O PRATA E O BRASIL POR OCASIÃO DO SÉCULO XVI (*).

EMANUEL SOARES DA VEIGA GARCIA.

Do Departamento de História da Faculdade de Filosofia,
Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

INTRODUÇÃO.

Nos primeiros anos do século XVI, quando a Espanha tratou de estruturar o seu tráfico colonial, através da *Casa de la Contratación*, era estabelecido o regime de porto único. Com efeito, a metrópole espanhola, prês a ao contexto mercantilista, centralizava em Sevilha as operações mercantis com suas respectivas colônias. As relações comerciais entre a Espanha e suas Colônias sofriam um estrangulamento em seus pontos extremos, a saber: Sevilha e as terminais americanas, quais sejam: Vera Cruz, Portobelo e Cartagena. A conjuntura em apreço mostrava-se profundamente adversa a Buenos Aires. O pequeno núcleo populacional que lá se estabelecera a partir de sua fundação, em 1536, vivia sob as mais terríveis privações. Realmente, a primeira forma do mercantilismo espanhol, a saber: o monopólio régio, não oferecia qualquer oportunidade para o desenvolvimento econômico das áreas ribeirinhas do estuário do rio da Prata. Tanto é verdade que poucos anos após sua fundação, através da *Real Cédula* de Ampudia, a Metrópole proibia as relações de comércio através de Buenos Aires. Dessa forma a região se viu ilhada, esquecida das atenções metropolitanas, enfrentando problemas atrozés, inclusive o da própria sobrevivência. Não se duvida que a estruturação colonial espanhola voltava suas maiores atenções para o Caribe que por conseguinte tornar-se-ia o centro gravitacional da economia das Índias. Por outro lado, o eixo Sevilha, Portobelo, Lima, estabelecido justamente para atender às im-

(*) . — Comunicação apresentada na 3ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 3 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

plicações do regime de pôrto único, funcionava de modo a afastar tôda e qualquer possibilidade de Buenos Aires atuar como pôrto de acesso ao *hinterland* meridional da América espanhola. Êste, mui especialmente algumas regiões do oeste platino tais como: Mendoza, Jujuy, Tucumã, ante a proibição de manter relações comerciais com a Espanha, via Buenos Aires, via-se na contingência de valer-se tão sômente de sua participação no abastecimento da área mineiradora do “Alto Peru”, particularmente Potosí. O suprimento de aguardente, lenços, tecidos grosseiros e especialmente mulas, oferecia às referidas províncias os recursos financeiros necessários para abonar suas importações da Europa, através do empório limenho. Buenos Aires e adjacências, ao contrário, sentiam grandes dificuldades de acesso aos mercados consumidores. Não dispendo de atividades mineradoras e contando, na ocasião, com modesta produção pastoril, conservar-se-iam afastadas do abastecimento do centro populacional do altiplano peruano. E’ de se ressaltar a quase impossibilidade de relações comerciais entre Buenos Aires e o centro consumidor mais importante, qual seja Potosí. A distância que os separava, dificultada ainda mais pela ausência de estradas carroçáveis, comprometia a introdução de produtos perecíveis a saber: couro cru, sêbo e carnes. Não conseguindo introduzir seus produtos no mercado consumidor existente, os portenhos viram-se privados da aquisição de artigos indispensáveis à própria sobrevivência, tais como: tecidos, roupas, artefatos de ferro, azeites, vinhos, oriundos todos da Metrópole. Não podendo, através de meios lícitos, adquirir as mercadorias imprescindíveis à sua preservação, a população de Buenos Aires viu-se na contingência de apelar para o contrabando. Explica-se dessa forma o desenvolvimento dessa atividade ilícita que, durante os três primeiros séculos da colonização se apresentou como traço característico da economia portenha.

Seria proveitoso lembrar que os Áustrias, muito presos ao contexto mercantilista da época, jamais atenderiam aos apelos patéticos partidos de Buenos Aires. Pelo contrário, seu interesse não era outro senão prestigiar ao máximo a rota oficial Sevilha, Portobelo e Lima. Houve, entretanto, algumas tentativas no sentido de uma abertura econômica para Buenos Aires. Uma delas é o objetivo primordial dêste trabalho. Trata-se da iniciativa do Bispo de Tucumã no sentido de estabelecer relações comerciais entre a região de sua Diocese com o pôrto brasileiro do Rio de Janeiro. Foi uma tentativa lamentavelmente frustrada. Não obstante, dentro do contexto colonial dos Áustrias, ofereceu a primeira oportunidade de relações entre o Prata e a costa brasileira.

A TENTATIVA DE RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE O PRATA E O RIO DE JANEIRO, VIA BUENOS AIRES.

A cúpula espanhola sob os Habsburgos mostrava-se disposta a não alterar sua rota ultramarina. A situação de pôrto proibido a que fôra relegada Buenos Aires era preservada, a despeito das constantes reclamações, dos contínuos protestos dos portenhos. Constantemente pressionada pelo Consulado de Lima, a *Casa de la Contratación* e o *Real Consejo de India*, tudo faziam no sentido de manter o pôrto platino fechado. A documentação referente à correspondência de Buenos Aires com os reis de Espanha, reunida por Levillier nos oferece uma visão bem clara da intenção dos comerciantes limenhos no sentido de evitar a todo custo o ingresso de mercadorias européias através do estuário do rio da Prata (1).

As terríveis restrições impostas a Buenos Aires produziram seus efeitos. Tanto é verdade que de 1580 a 1585, não se registrou qualquer entrada de navio em Buenos Aires (2). As conseqüências imediatas dessa paralisação total das atividades portuárias portenhas foram desastrosas. Anteriormente, em que pese a proibição estabelecida pela *Real Cédula* de Ampudia, algumas exceções foram permitidas, o que não ocorreu no quinquênio acima referido.

Foi justamente nessa época que se descobriu um caminho entre Buenos Aires e Córdoba. Tal ocorrência, como não poderia deixar de ser, criou maiores facilidades para as relações comerciais entre o pôrto e o interior rioplatense. Seria um nôvo argumento de que disporiam os portenhos em suas pretensões no tocante a uma possível abertura de seu pôrto. Nessa ocasião, o Bispo de Tucumã, D. Francisco de Victória, português de origem, à guisa de criar novas oportunidades para os fiéis de sua Diocese, entusiasmou-se com a possibilidade de um intercâmbio comercial entre o Prata e a Costa do Brasil, via Buenos Aires (3). Nesse sentido, aquela autoridade eclesiástica tomou a iniciativa de designar o tesoureiro do bispado, D. Francisco de Salcedo, para o comando de uma viagem em demanda ao litoral brasileiro. A 20 de outubro de 1585, partia de Buenos Aires a embarcação episcopal, levando, além de lenços e roupas típicas do artesanato de Tucumã, cêrca de 30.000 *pesos plata*. Recebera D. Francisco de Salcedo instruções de seu chefe no sentido

(1). — *Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los reys de España*. Reunida por Robert Levillier, Tomo I, pág. 10.

(2). — Cf. Garcia (Emanuel S. da Veiga), *Buenos Aires e Cadiz (Contribuição ao estudo do comércio Livre — 1789-1791*. Tese de doutoramento. — Universidade de São Paulo São Paulo, 1968.

(3). — Cf. Garcia (Emanuel S. da Veiga), *ob. cit.*

de adquirir no Rio de Janeiro, escravos negros, ornamentos, artefatos de ferro, casemiras e demais mercadorias porventura armazenadas naquele pôrto brasileiro. Recebera também instruções para, em seu retôrno, trazer alguns sacerdotes a título de desenvolver a obra missionária nos rincões platinos (4).

Após uma viagem relativamente tranqüila, chegava ao Rio de Janeiro a expedição espanhola em tela. Ali D. Francisco Salcedo foi vítima da má receptividade das autoridades portuguesas lá sediadas. Não obstante, conseguiu adquirir boa quantidade de artigos europeus. Por outro lado, o enviado do Bispo de Tucumã conseguira persuadir 6 jesuítas a viajarem para os arraiais platinos (5). A tornaviagem teria sido bem sucedida, não fôra a interceptação da parte de corsários inglêses, justamente na entrada do estuário do Rio da Prata. Realmente, três navios corsários inglêses, com facilidade espantosa, tornaram a embarcação de D. Salcedo uma prêsa fácil. Tôda a carga foi raptada, restando tão sòmente aos infelizes sacerdotes os recursos mínimos para o seu regresso a Buenos Aires, o que se deu a 7 de março de 1587 (6). A propósito do incidente em questão existe um documento que esclarece muito bem o terrível drama vivido por êsses religiosos. Trata-se de uma carta dirigida ao rei da Espanha, datada de 6 de abril de 1587, assinada por D. Ramirez de Velazco. O documento em apreço registra em um dos seus trechos as seguintes expressões:

“y los quitaran hasta las camisas a todos que en él venian” (7).

A despeito do fracasso de sua iniciativa, D. Francisco de Victória decidiu repeti-la nos anos seguintes. De fato, pouco tempo mais tarde, constatava-se a partida de Córdoba de 30 carretas de lenços de algodão, além das conhecidas roupas de Tucumã. Em Buenos Aires a mercadoria em questão foi embarcada para o Rio de Janeiro. Estabelecia-se, dessa forma, a rota comercial que teria grande evidência nos últimos anos do século XVI. De acôrdo com as estatísticas levantadas, sòmente em 1587, o valor das exportações de artigos de algodão atingiu a cifra de 9.671 *pesos plata* (8).

(4). — *Ibidem*.

(5). — Cf. Becu (Ricardo Zorraquim), *Origenes del Comercio Rioplatense*. Buenos Aires, 1947 — Separata del “Anuario de História Argentina”, IV (1943-1945).

(6). — Cf. Garcia (Emanuel S. Veiga), *ob. cit.* pág. 5.

(7). — Carta de Ramirez Velazco ao rei datada de 6-4-1587, in *Colección de Publicaciones Historicas de la Biblioteca del Congreso Argentino*. Biblioteca del Congresso Argentino. Buenos Aires, 1920.

(8). — Trelles (Manuel Ricardo), *Registro Estatístico del Estado de Buenos Aires — año 1858*, II-12. Buenos Aires, 1859.

Com efeito, a empresa comercial do Bispo do Tucumã assustou a portentosa burguesia limenha. Através de constantes queixas, os comerciantes de Lima dirigiam-se à cúpula espanhola a título de freiar, tanto quanto possível, as atividades portuárias de Buenos Aires (9). Como resultado surgiu a ação pessoal de D. Francisco Arevalo Bri-ceño, que na qualidade de Juiz perseguidor da Audiência de Char-cas, tratou de cercear as lides comerciais da maior autoridade ecle-siástica de Tucumã. Entretanto, a personalidade forte de D. Fran-cisco de Victória, assumindo de forma peremptória a responsabi'idade das relações comerciais entre as regiões de sua Diocese e o Rio de Janeiro, via Buenos Aires, facultou um certo desenvolvimento con-forme se pode depreender das estatísticas que seguem:

Estatística do 1º decênio (1585-1595).

	Importação	Exportação
1586	6.833	—
1587	—	77.368
1588	70.673	800
1589	69.868	—
1590	73.917	6.440
1591	429.589	150
1592	73.094	—
1593	259.073	—
1594	627.271	—
1595	154.666	—
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	1.764.984	84.758 <i>Reales platas</i> (10)

Seria interessante observar que as importações e exportações a que se refere o quadro estatístico apresentado dizem respeito exata-mente às atividades comerciais do Bispo de Tucumã.

Não resta a menor dúvida que os artigos europeus importados do Rio de Janeiro e acumulados em Tucumã, eram reexportados para as áreas mineradoras do Alto Peru. Evidentemente essas mer-cadorias faziam concorrência aos gêneros europeus importados atra-vés da rota oficial Sevilha, Portobelo e Lima. Não tardaria, portan-to, a ação proibitiva de cúpula espanhola, devidamente pressionada pela burguesia limenha. Por outro lado, conviria lembrar que Bue-nos Aires vinha atuando como simples pôrto de trânsito e, dessa forma muito pouco se beneficiava do comércio entre Tucumã e o

(9) . — Cf. Ramon y Cárcano, *Primeras luctas entre la Iglesia y el estado en la governacion del Tucuman en el siglo XVI*. Buenos Aires, 1929.

(10) . — Trelles (Manuel Ricardo), in "Registro Estatístico del Estado de Buenos Aires", ano 1859, II-6-2-7. Buenos Aires.

Rio de Janeiro. De fato, não dispoñdo os portenhos de capitais suficientes para abonarem as mercadorias introduzidas em seu pôrto, participavam tão somente das operações portuárias específicas, tirando delas apenas recursos minguados. Em assim sendo, a população de Buenos Aires continuava pobre e sujeita às mais cruéis vicissitudes. Não obstante, a pressão dos comerciantes de Lima se mostrava cada vez mais poderosa. Ávida e gulosa a burguesia limenha procurava evitar ao máximo tôda e qualquer defasagem na estruturação do monopólio régio espanhol que lhe favorecia. Como resultado imediato dessa posição limenha, foi baixada a Real Cédula de 28 de janeiro de 1594. Seu teor nada mais era do que a taxativa proibição das importações e exportações rioplatenses via Buenos Aires. Nessa oportunidade, o vice-rei do Peru, Marquês de Cañeste, nomeava D. Antônio Gutierrez Ulhoa inquisidor com plenos poderes para reprimir o comércio entre o Prata e o Brasil. Subestabelecendo seus poderes a D. Sanches de Figueroa, êste, no exercício de suas funções, tornou-se o protótipo do peculatório. De acôrdo com as denúncias do tesoureiro Hernando Montalvo, D. Sanches de Figueroa foi o principal responsável pelo desenvolvimento do contrabando em Buenos Aires nessa época (11). Segundo as acusações em foco, um grande número de escravos negros foi introduzido nessa ocasião na região platina, procedente da costa brasileira, através de Buenos Aires. A improbidade de D. Sanches Figueroa proporcionava ao pôrto de Buenos Aires condições de movimentação. Entretanto, as atividades comerciais de D. Francisco de Victória, justamente aquelas que lhe emprestaram um sentido de pioneirismo sem precedentes no século XVI, desapareciam melancòlicamente. Buenos Aires continuaria sua luta em prol de sua própria sobrevivência. Essa refrega bi-secular foi muito bem estudada pelo eminente historiador espanhol Guillermo Céspedes del Castillo (12).

*

CONCLUSÕES.

Pelo que ficou demonstrado, a iniciativa de D. Francisco de Victória, em que pese os grandes esforços desenvolvidos no sentido de seu sucesso, lamentavelmente fracassou. A repercussão desse insucesso provocou uma fase de privações que chegavam às

(11). — Carta de Hernando Montalvo ao Conselho de Indias datada de 2 de março de 1599 — apud Becu (Ricardo Zorraquín) in "Orígenes del Comercio Rioplatense", *ob. cit.*

(12). — Castillo (Guillermo Céspedes del), *Lima y Buenos Aires — Repercusiones económicas y políticas de la creación del virreinato del Río de la Plata. Separata del "Anuario de Estudios Americanos", nº XXXIV, série 1ª, Sevilha, 1947.*

raias da miséria. E' o que se pode deprender das constantes petições dirigidas pelo Cabildo de Buenos Aires à cúpula espanhola. De fato, a 25 de fevereiro de 1590, através de seu procurador junto às Côrtes, D. Beltran Hurtado, foi enviada uma "carta-poder", cujo teor descrevia a penúria em que viviam os portenhos, além de reclamar providências urgentes. Posteriormente um nôvo documento, vasado em têrmos patéticos era encaminhado ao rei da Espanha. Tratava-se de uma procuração que atribuía a D. Martin Barco de Centinera poderes para representá-lo junto à Corôa, manifestando suas queixas em face de tão angustiante situação. Nessa procuração o Cabildo portenho fazia referências à tentativa frustrada de D. Francisco de Victória. Deixava bem em evidência o estado de penúria em que se encontravam os moradores daquelas plagas, afirmando não ter a maior parte da população sequer o bastante para vestir suas mulheres e crianças. Por outro lado, reclamava contra a ação desumana dos juizes da Audiência de Charcas. Estes, haviam apreendido boa parte das mercadorias importadas da costa brasileira. Finalmente solicitava permissão para o restabelecimento das relações comerciais com o Brasil. Julgava ser essa medida, além de justa, a única capaz de possibilitar a introdução dos frutos de sua modesta colheita em um mercado consumidor viável, o que lhe facultaria o atendimento de suas necessidades prementes. Ainda desta feita nenhuma solução favorável foi oferecida à pequena população portenha. Tanto é verdade que nova petição foi encaminhada ao rei, desta vez através de Anton Garcia. Dramaticamente o Cabildo de Buenos Aires implorava autorização para a prática do comércio com o litoral brasileiro, particularmente o Rio de Janeiro. Lamentavelmente nenhuma permissão favorável lhes foi oferecida, tanto assim que os últimos anos do século XVI foram marcados por terrível e cruel miséria. Tão somente 500 pessoas viviam em Buenos Aires em condições sub-humanas, experimentando tôda sorte de vicissitudes, inclusive a fome. Por ocasião dos primeiros anos do século XVII, representando os interesses do Cabildo de Buenos Aires, Frei Martin Ignácio de Loyola conseguiu da cúpula espanhola o abrandamento da proibição que envolvia aquêlo pôrto. Pelo prazo de seis anos permitia-se o comércio entre Buenos Aires e a costa do Brasil. Posteriormente, graças a novas gestões do Cabildo portenho, essa permissão mercantil foi prorrogada várias vêzes. A iniciativa de D. Francisco de Victória, agora contando com o beneplácito da Corôa espanhola, oferecia ao pôrto de Plata uma interessante oportunidade de desenvolvimento. Lamentavelmente a 7 de fevereiro de 1622, uma Real Cédula instituía a Aduana sêca de Córdoba. A medida oficial em questão agrava em 50% de seu

valor em Potosí, tôdas as mercadorias chegadas ao pôrto platino através dos “navios de permiso”. Estabelecia-se dessa forma, uma terrível barreira entre o litoral e o interior rioplatense. Sòmente o contrabando poderia atender aos reclamos platinos. De fato, o comércio ilícito seria a constante econômica do Prata. Sòmente na metade do século XVIII, quando da instituição do Regulamento do Comércio Livre é que se abriam os umbrais platinos. A partir dessa época Buenos Aires tornar-se-ia o grande centro galvanizador da economia platina.

* *
*

FONTES E BIBLIOGRAFIA.

- Becu (Ricardo Zorraquin), *Origenes del Comercio rioplatense*. Buenos Aires, 1947.
Castillo (Guillermo Cespedes), *Lima y Buenos Aires — Repercusiones de la creacion del virreinato del Rio de La Plata*. Sevilla, 1947.
Garcia (Emanuel Soares da Veiga), *Buenos Aires e Cadiz (contribuição ao estudo do Comércio Livre)*. Universidade de São Paulo, 1968.
Pinasco (Eduardo H.), *El puerto de Buenos Aires, contribución ao estudo de su Historia*. Buenos Aires, 1942.
Ramon y Cárcano, *Primeras luchas entre la Iglesia y el estado de la governancia de Tucuman en el siglo XVI*. Buenos Aires, 1929.
Trelles (Manuel Ricardo), *Registro Estadístico del Estado de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1859.

FONTES IMPRESSAS.

- Correspondencia de la Ciudad de Buenos Aires con los reys de España*, reunidos por Roberto Levillier. Tomo I, pág. 10. Buenos Aires, 1942.
Carta de Ramirez Velasco, in “Colección de Publicaciones Históricas” Biblioteca del Congreso Argentino. Buenos Aires, 1920.
Carta de Hernando Montalvo. apud Becu (Ricardo Zorraquin), in *Origenes del Comercio Rioplatense*. Buenos Aires, 1947.

* *
*

INTERVENÇÕES.

Do Prof. Miguel Schaff (FFCL de Jacarèzinho. PR).

Comentando o trabalho do Autor sustenta que o Brasil dependeu de 1580 a 1640 das Côrtes de Madrí. Por isso é fácil compreender-se as dificuldades que tiveram os mercadores não espanhóis na bacia do Prata no trato comercial com a região.

•

Do Prof. *Eduardo d'Oliveira França* (FFCL-USP).

Inicialmente cumprimenta o Prof. Soares da Veiga pela contribuição que trouxe ao Simpósio, com nova documentação sobre relações comerciais do Brasil com o Prata.

No ensêjo quer observar, como contribuição, que há uma pré-história desse comércio desde o início da colonização que dá um sentido de continuidade do fenômeno. De início, antes da colonização efetiva se processar, tanto Assunção como Buenos Aires surgiram como plataformas de penetração na direção da Serra do Prata, das minas dos contrafortes bolivianos do Império Inca. Nesta pré-história da colonização houve um caminho continental entre São Vicente e o Paraguai — o caminho de São Tomé dos espanhóis, o Peabiru dos índios guaranis, graças ao qual, São Vicente constituiu uma base de penetração continental, e que teve sua função frustrada com a proibição de sua utilização pelas autoridades portuguesas. Esta penetração se configurou quando a conquista de Pizarro acarretou a captura da prata boliviana em benefício da vertente do Pacífico em prejuízo da vertente atlântica. Temos aí o drama dos caminhos terrestres de origem indígenas que não se consolidaram pela descontinuidade do uso.

Outra observação que deseja aduzir diz respeito a esse bispo Francisco Victória. Era provavelmente, ele próprio, um cristão-novo. Um irmão que teve foi apontado pela Inquisição do Peru: se o irmão era cristão-novo, *ipso facto*, sê-lo-ia ele também. Esta gente do clero, secular ou regular, não teve na colonização apenas uma atividade espiritual. O ambiente colonial, com as oportunidades que oferecia, induzia o clero a atividades econômicas, às vezes ostensivas como é este caso. Sempre podemos perguntar se o clero colonial não teria desempenhado um papel na economia, semelhante ao que teve o clero medieval, as ordens religiosas sobretudo, na estimulação da vida econômica, e qual o alcance e frequência dessa participação, seja mercê da organização que trazia seja em relação aos capitais e técnicas de atividades econômicas. Uma História Social ou Econômico-Social, reorientada poderá levar a outra compreensão dos mecanismos de ocupação e valorização econômica da colônia, com seus prolongamentos na própria vantagem das estruturas sociais. Toda uma linha de indagação parece abrir-se nesse sentido.

*

Da Profa. *Olga Pantaleão* (FFCL de Marília).

Diz que o Autor em seu trabalho estuda a viagem mandada realizar pelo bispo de Tucumã, D. Francisco Victória, ao Brasil e men-

ciona (página 4) o fato de terem os navios sido atacados, em janeiro de 1587, na entrada do Rio da Prata por “três corsários ingleses”, sem no entanto identificá-los. Mas tais navios são conhecidos: trata-se das embarcações que, sob o comando de Robert Withrington, partiram da Inglaterra em junho de 1586 em demanda do Mar do Sul. A relação da viagem, que fala, aliás, em dois navios, encontra-se publicada na obra de Richard Hakluyt *The principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of The English Nation...* (volume 8, páginas 132-154, da edição publicada por J. M. Dent & Sons Ltd., Londres, 1927). Nessa relação da viagem vem mencionado o apresamento no estuário do Prata de dois navios pertencentes ao bispo de Tucumã (página 138), cujo carregamento, assim como a presença nêles de “4 ou 5 frades” são indicados. A relação contém, além disso, uma série de informações sobre a região do Rio da Prata e sobre as ligações comerciais entre Buenos Aires, Assunção e Tucumã.

Afirma também que são encontradas referências sobre os navios em questão no trabalho de Alice Piffer Canabrava, *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*, publicado em 1944 (Boletim n.º 35 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo) em cuja página 62 se diz que “na entrada do estuário, encontraram-se (os navios de D. Francisco Victória) com o pirata inglês Withrington...”. Aliás a empresa do bispo de Tucumã, narrada no trabalho que está examinando, foi muito bem estudada na obra da Profa. Canabrava (páginas 60-63), onde vem tratada com o apêlo de abundante documentação. E’ estranhável, portanto, que tal obra não apareça sequer da bibliografia do trabalho do Prof. Veiga Garcia, que nada acrescentou de nôvo ao que lá já se encontra.

Gostaria ainda de mencionar, à guisa de informação sobre atividades dos ingleses no Atlântico Sul, que no final do século XVI vários navegantes ingleses estiveram na costa sul do Brasil, e um deles, chamado Abraham Cocke, fez mesmo ponto na Ilha Grande, para esperar as embarcações mercantes que de Buenos Aires demandavam o Brasil com o fito de interceptá-las.

*

Do Prof. José Roberto do Amaral Lapa (FFCL de Marília).

Declara que como o Prof. Emanuel Soares da Veiga Garcia em sua comunicação demonstra ter havido reexportação de artigos europeus do Brasil para Tucumã, gostaria de saber se nessas reexportações se incluem manufaturas orientais, uma vez que pela bacia pla-

tina e pelo Norte, através do Pará tem conhecimento de que um elenco variado de mercadorias vindas da China e da Índia passou para a América espanhola, via Brasil.

* *
*

RESPOSTAS DO PROF. EMANUEL SOARES DA VEIGA GARCIA.

Ao Prof. *Miguel Schaff*.

Diz que não tem a mesma convicção sustentada pelo ilustre professor, razão porque não se sentia inclinado à adoção de seu ponto de vista. Acreditava, sim, na distinção entre política colonial espanhola e portuguesa, a despeito da coincidência Real.

*

Ao Prof. *Eduardo d'Oliveira França*.

Agradece a intervenção por julgá-la oportuna e pertinente, além de constituir uma valiosa contribuição para o enriquecimento da sua comunicação. Concorde com o Prof. França, não só no que diz respeito à existência de uma pré-história do comércio entre o Prata e o Brasil, como também no que tange às origens de D. Francisco de Victória.

*

Ao Prof. *Olga Pantaleão*.

Considera válida a intervenção da Professora Olga Pantaleão. Sua crítica quanto a não identificação dos corsários ingleses que atacaram a primeira expedição do Bispo de Tucumã é de todo procedente. E' também justa a sua estranheza quanto à não citação do magnífico trabalho da Professora Alice Piffer Canabrava. Valem-se do ensêjo para se penitenciar dessas omissões.

*

Ao Prof. *José Roberto do Amaral Lapa*.

Afirma que no tocante à reexportação de artigos europeus do Brasil para Tucumã tem-se farta documentação. Quanto à possibilidade de se saber da inclusão de manufaturas orientais nessas reexportações diz não dispor de elementos para informar.