

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

PARA UM ESTUDO SÔBRE ROTAS, PORTOS E
COMÉRCIO NO "ESMERALDO DE SITU ORBIS"
DE DUARTE PACHECO PEREIRA (*).

(Resumo).

JOAQUIM BARRADAS DE CARVALHO.
Professor de História Ibérica da Faculdade de Filosofia,
Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

Apesar do *Esmeraldo de situ orbis* de Duarte Pacheco Pereira ter sido até agora quase unânimemente considerado como *um roteiro da costa de África*, a verdade é que se trata de uma obra que encerra aspectos que nos levam a considerá-la como um texto bastante complexo. Poderemos mesmo dizer que se trata de uma obra-síntese. Síntese de todo um conjunto de obras anteriores, estreitamente ligadas aos descobrimentos marítimos portugueses do século XV, e inícios do século XVI. Parece-nos indiscutível que na obra de Duarte Pacheco podemos surpreender *um livro de história, com traços bem nítidos de crônica medieval*, sobretudo se nos lembrarmos da única crônica do século XV que se ocupa de viagens de descobrimento, a *Crônica dos Feitos de Guiné* de Gomes Eanes de Zurara. Não nos parece menos indiscutível que a obra de Duarte Pacheco nos surge também como *um livro de cosmografia e um regimento de navegação*. Por outro lado, as vistas de costa e dois autênticos mapas levaram alguns historiadores a considerá-la como *um atlas*. Finalmente, somos levados a afirmar que a obra de Duarte Pacheco Pereira é, no entanto, antes de mais nada, *um roteiro*, ao mesmo tempo que *um livro de geografia e de cosmografia*. Duarte Pacheco Pereira classifica-a, ele próprio, como *um livro de cosmografia e marinharia*.

A obra de Pacheco, redigida entre 1505 e 1508, logo após a realização daquilo a que chamamos os grandes descobrimentos marítimos, herdeira de uma tradição de quase um século de viagens, herdeira de uma tradição de mais de meio século de *Crônicas* ocupan-

(*) . — Comunicação apresentada à 2ª Sessão de Estudos, Equipe A, no dia 2 de setembro de 1969 (Nota da Redação).

do-se da Expansão, herdeira de uma tradição de mais de meio século de *Descrições de terras* longínquas, de *Diários de bordo*, de *Roteiros*, de *Regimentos de navegação*, a obra de Pacheco — dizíamos —, surge-nos como uma obra-síntese no comêço de um século, o XVI, que herdava do anterior o conhecimento do globo terrestre. Não foi certamente por acaso que Duarte Pacheco Pereira lhe atribuiu o título que durante tantos anos constituiu um enigma indecifrável. O *Esmeraldo de situ orbis* não é, afinal, nem mais nem menos do que o *De Situ Orbis* de Pacheco, o *De Situ Orbis* dos tempos modernos, destinado a substituir o *De Situ Orbis* da Antigüidade, o *De Situ Orbis* de Pompônio Mela.

Mas se o *Esmeraldo de situ orbis* é uma obra-síntese, também o seu autor, Duarte Pacheco Pereira, é uma personagem-síntese. Se Duarte Pacheco foi o cavaleiro de D. João II; se foi o chefe militar prestigioso, célebre pelas suas façanhas na Índia, entre 1503 e 1505; se foi o chefe militar da vitoriosa batalha naval de 1509 contra o corsário francês Mondragon, por alturas do Cabo Finisterra; se foi, em 1511, o comandante da frota enviada em socôrro de Tânger, quando esta cidade estava a ser atacada pelos exércitos do rei de Fez; se foi ainda, entre 1519 e 1522, o capitão e governador de São Jorge da Mina, a verdade é que também foi o navegador e técnico de navegação, encarregado de reconhecer muitos pontos da costa de África, de dirigir em 1498 uma expedição secreta para as costas do Brasil, de discutir com os castelhanos — como membro da delegação portuguesa — àcerca do estabelecimento da famosa linha dita de Tordesilhas, e ainda o homem de ciência que, com a antecipação de mais de dois séculos, dá o valor do grau de meridiano com um erro de apenas 4%, quando o erro corrente na época variava entre 7 e 15%.

No *Esmeraldo* podemos surpreender, como já dissémos, *um livro de história, com traços bem nítidos de crônica medieval, um livro de cosmografia e um regimento de navegação, um livro de geografia*, e finalmente, aquilo que êle é fundamentalmente, *um roteiro da costa de África*.

A oscilação entre o cronista e o cientista, entre a crônica e o livro científico, é bem visível logo no Prólogo do Livro I, em que Duarte Pacheco, ao definir a sua obra, se define, implicitamente, também a si próprio.

Duarte Pacheco Pereira escreveu *um livro de cosmografia e marinharia* dividido em cinco partes: a primeira, dedicada ao relato dos descobrimentos do tempo do Infante D. Henrique; a segunda, aos do tempo de D. Afonso V; a terceira, aos do tempo de D. João

II; a quarta, e a quinta, dedicada aos descobrimentos do reinado de D. Manuel.

O livro de cosmografia e marinharia dir-se-ia ter-se transformado em livro de história, *em crônica*, quando o seu autor passa a enunciar o seu conteúdo. E mais. Ainda em relação ao livro de história, *à crônica*, façamos notar que Duarte Pacheco Pereira justifica a sua obra pela *eterna memória e lembrança* que deve ficar registrada para *os nossos sucessores e vindouros*, e para que *êstes possam saber vossas excelentes façanhas dignas de gloriosa imortalidade*. Estamos, neste passo, em pleno panegírico do rei D. Manuel, o monarca todo poderoso no momento em que Pacheco redigia a sua obra. A *Crônica Medieval* está bem patente nestas linhas do *Esmeraldo*. . . Mas Duarte Pacheco Pereira é uma personagem complexa. A sua obra, uma obra complexa. Pacheco é uma personagem-síntese. A sua obra, uma obra-síntese. E' que também, logo no Prólogo do Livro I, encontramos o Duarte Pacheco Pereira navegador, técnico de navegação, o Duarte Pacheco Pereira homem de ciência, homem de ação, o militante, o intelectual da nova classe ascendente, a burguesia comercial. . .

Lembremos que logo no Prólogo do Livro I, antes de nos falar da *eterna memória e lembrança a nossos sucessores e vindouros*, Pacheco fala-nos da utilidade de sua obra para a navegação e para o comércio: *pera proveito desta navegação e comércio*. Notemos ainda que, logo após o panegírico do rei D. Manuel, logo após a exaltação dos seus feitos sem paralelo, Pacheco acrescenta: *Mas leixo tudq isto para quem vossa governança houver de fazer; o que toca a cosmografia e marinharia por extenso espero dizer*. E ao enunciar detalhadamente o conteúdo do seu livro, *de cosmografia e marinharia*, Pacheco não esquece afinal o seu objetivo fundamental, a segurança na navegação: *isto porque esta obra leve ordem e fundamento, e a costa mais seguramente se possa navegar*. Como também ao falar da "gente da Etiópia", não esquece o comércio: *e assim direi do comércio que nesta terra pode haver*. . .

Assim, o *roteiro* (inacabado) que o *Esmeraldo de situ orbis* é, fundamentalmente, dá-nos as Rotas e os Portos da costa de África na época dos grandes descobrimentos, e ainda o seu autor, Duarte Pacheco Pereira, teve como objetivo fundamental, ao escrever a sua obra, *a segurança da navegação*, pois só ela poderia propiciar o *proveito da navegação e de comércio*.

Rotas, Portos, Comércio, tríade bem presente no célebre texto de Duarte Pacheco Pereira, à espera daquela pesquisa exaustiva que ainda não foi realizada.

Nós prometemô-la para os *Anais* do presente Simpósio.

*
* *

INTERVENÇÕES (*).

Da Profa. *Helga Picolo* (Faculdade de Filosofia da UFRGS).

Diz que o Autor afirmou à pág. 2 do seu resumo que Duarte Pacheco Pereira teria dirigido em 1498 uma expedição secreta às costas do Brasil. Acha que o assunto é discutível (principalmente pelos trabalhos de Duarte Leite que impugna a viagem). Pergunta em face da promessa contida no final do resumo:

- 1). — Seria a viagem citada de 1498 abordada na pesquisa?
- 2). — Pela análise já realizada do “Esmeraldo de Situ Orbis”, haveria indícios de que seria êle também um roteiro da costa do Brasil?

*

Da Profa. *Maria Regina da Cunha Rodrigues Simões de Paula* (FFCL-USP).

Pede um esclarecimento ao Autor sôbre o próprio título de “Esmeraldo de Situ Orbis”, que conforme o resumo permaneceu durante muito tempo um enigma.

Solicita, outrossim, uma informação sôbre o motivo do Autor colocar entre parêntesis a palavra *inacabado* ao referir-se ao Roteiro de Duarte Pacheco Pereira.

(*) . — O Autor deixou de enviar as respostas por escrito, assim com a Comunicação completa, por ter retornado à Europa. (*Nota da Redação*).

AS COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS NO BRASIL DURANTE O SÉCULO XVI (*).

LUÍS PALACIN.

Faculdade de Filosofia de Goiânia. GO.

No final do século XV completar-se-á a revolução técnica, que a invenção do leme fixo, dois séculos antes, tinha introduzido na arte de navegar. A caravela dos descobrimentos tinha alcançado quase a perfeição possível, e em rapidez e manobrabilidade pouco haveria de progredir nos quatro séculos seguintes, até ser suplantada pelo navio a vapor (1).

Por isso os padrões de navegação entre Portugal e o Brasil, no século XVI, não diferem notavelmente dos de épocas posteriores. A viagem de Cabral levou quarenta e quatro dias para atravessar o Atlântico; a de D. João VI, três séculos depois, ainda necessitou cinquenta e quatro.

Segundo Amaral Lapa a duração média da viagem de Lisboa à Bahia durante o século XVIII era de 60 ou 70 dias (2); para dez expedições da segunda metade do século XVI, cujas durações pude constatar, a média resultante é de 73 dias, com um mínimo de 49 e

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

(1) . — Cf. Pierre Chaunu, *Seville et l'Atlantique*, VIII. Paris. 1959. pág. 69 ss. Tecnicamente os contemporâneos distinguiam entre a caravela — mais fina e de vela latina — da nau — mais alta, redonda e de velame retangular —, assim Barros diz que a esquadra de Cabral constava de "treze velas entre naus, navios e caravelas". *Ásia*. Dec. I, liv. 5º, cap. I. A nau mais resistente e de maior capacidade era preferida para as longas navegações atlânticas, enquanto que a caravela mais capaz de navegar com ventos de proa era empregada de preferência para as explorações e descobrimentos. Cf. de Jaime Cortesão na *História de Portugal* dirigida por Damião Peres os artigos *Descobrimentos e conquistas*, vol. III, pág. 371ss. e *Cultura*. Vol. IV. pág. 210 ss.; também de Damião Peres, *Descobrimentos Portugueses* Coimbra, 1960. pág. 366 ss.

(2) . — José Roberto de Amaral Lapa. *A Bahia e a Carreira da Índia*. Brasileira, vol. 338. pág. 140 ss.; Frederic Mauro, analisando os tempos de navegação no século XVII, dá a duração de dois meses e 14 dias para a travessia dos Açores a Salvador, em 1639, e de um mês e 23 dias para chegar de Lisboa à linha equatorial em 1650. *L'Expansion européenne*, Paris. 1967. pág. 113.

um máximo de 131 dias (3). O Pe. Brás Lourenço, chegado ao Brasil a 13 de julho de 1553, depois de 65 dias de viagem, escrevia com não pouco encarecimento:

“Trouxemos tal viagem que dizem muitos ser milagre vir neste tempo à Bahia” (4).

Bom tempo sem dúvida, mas não anormal, pois não eram raros tempos ainda melhores (5).

Se as condições técnicas tornavam a viagem bastante segura e previsível, dentro de certos limites, seria errado concluir por isso que as comunicações entre Portugal e o Brasil fôsem rápidas e regulares.

Deixando de lado circunstâncias tão graves como o aparecimento e a hipertrofia da pirataria, que no fim do século ameaçava estrangular toda a navegação, o regime dos ventos e as épocas de navegação faziam com que o período normal de receber uma resposta fôsse de quase um ano.

Os navios partiam de Lisboa, ordinariamente, entre fevereiro e maio, sendo março e abril os meses preferidos. Na volta zarpavam de Salvador entre maio e outubro, com uma maior incidência no mês de setembro, para chegar a Europa pouco antes de fim de ano (6).

(3). — Não eram tampouco raros os casos de acidentes fortuitos que causavam atrasos de muitos meses. Comentando a demora da armada de Mem de Sá, que tendo saído das ilhas de Cabo Verde a 26 de maio ainda não tinha chegado a Salvador em setembro, escrevia Nóbrega em 1557 “de cuja vinda estamos já desconfiados por este ano, e presume-se que por falta de água arribaria às Antilhas. Isto é o que comumente acá se trata”. Serafim Leite. *Monumenta Brasiliae*. II, pág. 406. O governador ainda chegou nos últimos dias do ano, depois de mais de sete meses de viagem.

(4). — *Mon. Bras.* II, pág. 516. Em sentido contrário escrevia desde Salvador a 12 de maio de 1563 o irmão Sebastião de Pina recém-chegado à Bahia: “A causa porque tanto nos detivemos — 75 dias, incluindo uma escala de oito dias em Cabo Verde —, deixando o tempo das calmarias que quase em todas é geral. Foi por amor da caravela d’El Rei que trouxemos na companhia, porque foi sempre tão vagarosa no andar que quase cada dia a esperávamos amainando”. *Mon. Bras.* IV, pág. 23. Aqui encontramos apontada uma das causas que mais haveriam de contribuir para o entorpecimento da navegação: a necessidade de navegar em conjunto. Quando o aumento da pirataria determinou que se tornasse obrigatória a navegação em frota patrulhada, isto contribuiu não somente para dificultar o comércio e as comunicações, mas também para aumentar a duração das viagens.

(5). — A viagem de Cabral, como vimos, só durou 44 dias, a do provincial dos jesuítas Bellarte 49, e as dos governadores Tomé de Sousa e Telles Barreto 55 e 64.

(6). — Nas viagens de vinda não encontrei nenhuma exceção com respeito a estas datas, mas sim nas de volta: de 36 travessias, por mim consultadas, 30 correspondiam aos meses de maio-outubro. Nóbrega, escrevendo em

Em realidade, nem sempre as coisas eram assim tão certas. Gabriel Soares considerava o reinado de D. João III (1521-1557) a época áurea da Bahia, pelo interesse pessoal do Monarca em seu progresso e a ajuda constante que canalizava para Salvador (7). Pois bem, nestes mesmos anos as comunicações entre as duas capitais eram tudo menos regulares e freqüentes. A 27 de dezembro de 1554 escrevia de Salvador o Pe. Grã para Lisboa:

“Até agora não se escreveu desta Capitania da Bahia aonde chegamos a 13 de julho de 1553, porque não partiu daqui navio algum” (8).

E três anos mais tarde, em 1557, o Pe. Nóbrega desculpava-se de não ter enviado notícias naquêlê ano, porque até aquêlê momento — 2 de setembro — não tinha saído embarcação nenhuma para o Reino (9).

Se esta era a situação da capital, bastante pior se apresentava nas capitanias do sul, especialmente em São Vicente.

“Grande creio que será o desêjo que lá terão de saber de nós — escrevia Anchieta a Coimbra em 1554 — ...Mas é necessário que tenhamos paciência, pois de ano em ano sômente parte um navio” (10).

Com freqüência, nem sequer isto. Entre maio de 1558 e junho de 1560, segundo o testemunho do mesmo Anchieta

“nem aportou cá, nem partiu daqui navio nenhum” (11).

E alguns anos mais tarde, o Pe. Leonardo do Vale podia generalizar, que nos últimos anos — escrevia em 1565 — tinham diminuído tanto os navios, que por maravilha viam chegar algum do Reino, e então as mercadorias não davam para satisfazer as necessidades de todos (12).

Esta situação de penúria nas comunicações desapareceu, ou se aliviou bastante, com o crescimento da indústria açucareira, nas ca-

1557, atribuía a alta incidência de naufrágios ao atraso das datas de partida, que tornava perigosas as viagens, sobretudo de volta. *Mon. Bras.* II, 398.

(7). — Gabriel Soares de Souza, *Tratado descriptivo do Brasil em 1587*. Brasiliana. vol. 117. pág. 130 ss.

(8). — *Mon. Bras.*, II, 129.

(9). — *Mon. Bras.*, II, 416.

(10). — *Mon. Bras.*, II, pág. 81.

(11). — *Mon. Bras.*, III, pág. 240.

(12). — *Mon. Bras.* IV. pág. 212.

pitâneas do norte. Na última década do século, Francisco Soares indicava para a Bahia 50 engenhos, o que fazia que, às vezes, numa maré deixassem o pôrto 18 navios carregados de açúcar. De Pernambuco, onde os engenhos eram 70, chegaram a zarpar juntos até 30 naus açucareiras (13).

No Sul, tinha melhorado notavelmente o comércio do Rio, devido, sobretudo, à exportação de pau-brasil. Segundo o mesmo Francisco Soares houve ocasião em que deixaram juntas a baía da Guanabara 20 embarcações de transporte do pau para Lisboa (14).

A situação das outras capitanias do sul — Ihéus, Pôrto Seguro, Espírito Santo, São Vicente — em ponto a comunicações com a Metrópole, parece ter piorado com o declínio de sua produção de açúcar, Cardim dizia em 1584, que os padres tinham grande falta de vestido porque

“não vão os navios a São Vicente senão tarde e poucos” (15).

E o Pe. Antônio Ferreira, um ano depois, se escusava de não ter escrito por

“não vir nesta Capitania nau do Reino se não de muitos em muitos anos como por milagre” (16).

Ao mesmo tempo, tinha aparecido um nôvo perigo que ameaçava paralisar tôda a navegação: a pirataria. Este era um mal já antigo, mas com a incorporação de Portugal a Espanha e suas guerras, a pirataria atingiu no fim do século proporções quase de catástrofe. Só se encontraria mais tarde uma solução — bastante onerosa — para esta ameaça, na navegação obrigatória em frotas protegidas por barcos de guerra.

Para fazer-se uma idéia do perigo que a onipresença dos piratas representava para a navegação, e também da verdadeira psicose que se tinha apoderado da colônia — viviam com o fato entrouxado para se recolherem para o mato, segundo G. Soares —, basta ler o relato de Cardim sôbre o retôrno de Gouvêia a Portugal. Devendo o Pe. Visitador partir, foi necessário esperar uma nau “bem artilhada”, e apesar disto eram tantas as notícias de piratas ingleses, franceses, e

(13). — Francisco Soares. *De algumas coisas mais notáveis do Brasil*, em RIHGB. XCIV (1923). pág. 374 ss. João Lúcio de Azevedo calcula entre 130 e 140 as embarcações que para fim do século carregavam anualmente açúcar em Recife. *Épocas de Portugal econômico*. Lisboa, 1929. pág. 269.

(14). — Francisco Soares, *loc. cit.*

(15). — Fernão Cardim. *Tratados da terra e gente do Brasil*. Brasileira, vol. 188 pág. 315.

(16). — *Archivum Romanum Societatis Iesu* (ARSI). Lus. 69,53.

portuguêses do Prior de Crato, que determinou consultar os padres principais da Província, que foram contrários, por parecer-lhes o perigo demasiado grande. Embarcado, não obstante o parecer adverso da consulta, e lançado de nôvo de volta por uma tempestade, navegou no ano seguinte desde Olinda, desta vez com o parecer favorável da consulta, mas com o presentimento de que caeria nas mãos dos corsários. Como de fato aconteceu (17).

Os piratas não constituíam apenas uma possibilidade, sempre temida nas grandes rotas atlânticas, mas igualmente na proximidade da terra, ameaçando a vida das cidades e a navegação costeira.

Tendo que ir o padre provincial dos jesuítas, Pero Rodrigues, de Salvador a Pernambuco em 1596, preferiu fazer a viagem por terra, não obstante a demora e as enormes penalidades — tiveram que atravessar mais de quarenta correntes de água — pois,

“andava o mar infestado de piratas” (18).

Parece que não ajudou muito que o barco dos jesuítas tivesse sido construído expressamente equipado para

“escapar das lanchas dos ingleses, que cursam muito esta costa” (19).

Assim, vinha a somar-se mais esta dificuldade às muitas que desde o comêço entravavam a navegação da costa e impediam a comunicação entre as capitanias.

Os baixios e as freqüentes e rápidas tormentas constituíam os principais e permanentes perigos. Por isso, as pequenas embarcações de pouco calado, que ao primeiro aviso podiam recolher-se em alguma das muitas enseadas da costa, constituíam o meio mais seguro para a navegação de cabotagem (20). Contudo, os bergantins e caravelões dedicados ao resgate, quase os únicos que percorriam a costa, além de seu extremado vagar — de três a cinco me-

(17). — Cf. *Tratados da terra e gente do Brasil*. pág. 321 ss.

(18). — *ARSI. Bras.* 15, 428.

(19). — *ARSI. Lus.* 72, 94 r.

(20). — Na parte norte do Brasil as correntes marítimas tinham um papel tão determinante para a navegação costeira como os ventos, mas esta parte da costa só foi colonizada a partir do século XVII. Sobre os perigos e incidentes da navegação costeira *Mon. Bras.* II, 41 ss. 298: III. 209 ss. 325 ss: Biblioteca Nacional de Lisboa. ms. 4532. 32r. aqui depois descrever os perigos da navegação na costa, sobretudo no inverno, duas embarcações acabavam de naufragar —, conclui “o Pe. Provincial não corre tanto perigo, por ir em embarcação pequena que com qualquer tormenta arremete em uma enseada das muitas que faz o mar ao redor da costa”.

ses de Salvador a São Vicente — e de suas péssimas instalações, costumavam encontrar-se num estado tão precário que embarcar-se nelas constituía verdadeiro perigo de vida (21). E eram muito poucos.

O regime monçônico dos ventos constituía uma dificuldade a mais. Navegar contra monção era empresa quase desesperada. Os testemunhos são unânimes. Quem, apesar de tudo, embarcava contra a monção, empurrado pela urgência, expunha-se a uma arribada quase certa, ou no melhor dos casos, como aconteceu ao Pe. Pereira, a ter que empregar três meses numa viagem que com bom vento costumava fazer-se em pouco mais de quatro dias (22).

(21)' — *Mon. Bras.* I. 500. São muito numerosas as notícias de naufrágios: além das causas acima apontadas, o mal estado dos navios é uma das causas principais. Os mares tropicais carcomiam rapidamente os cascos de madeira e o alto custo da construção naval fazia com que os navios continuassem usando-se até o último momento.

Dada a dificuldade maior das comunicações por terra, para distâncias curtas se empregava sempre que possível o transporte marítimo e fluvial. Quase todos os engenhos tinham a seu serviço uma frota de pequenas embarcações. Diversos eram os tipos e nomes: jangadas, almadias, canoas, barcas, barcaças. Gabriel Soares, sempre obcecado pelos problemas da defesa, avaliava em mil e quatrocentos as embarcações que só a Bahia poderia aprontar para a guerra: delas "cem mui fortes" equipáveis com quatro peças de artilharia, oitocentas capazes de instalar um berço na proa, e o resto menor, mas todas mui bem remadas. *Tratado descriptivo do Brasil*. pág. 144.

O comércio de resgate foi maior no começo quando os índios ainda eram muitos e amigos. Um equivalente posterior é o comerciante que com uma embarcação de tipo pequeno ou médio levava os produtos de importação dos grandes portos até as pequenas localidades, e de lá trazia o açúcar, cera, etc., até os portos de embarque. Peter Calder, membro da expedição de Drake na sua volta ao mundo, prisioneiro depois de um naufrágio na Bahia, deixou-nos nas suas memórias uma descrição deste pequeno comércio de cabotagem. Samuel Purchas, *Hakluyt Posthumus*. IV. London, 1625, pág. 1189 ss.

Os tipos de navios mais usados para este serviço de comércio e comunicações pela costa parecem ter sido o caravelão (embarcação pequena dotada de vela e remos), o bergantim e a caravela de pequena tonelagem. No rol dos pagamentos da fazenda em Salvador (1549-1553) encontram-se as tripulações das caravelas *Leoa* e *Rainha* (parece poder deduzir-se que esta contava com uma tripulação de 19 ou 20 pessoas), dos bergantins *São Roque* e *São Thomé*, e consta a compra de dois caravelões. *Doc. Hist.* vol. XXXVIII.

(22). — Cf. *Mon. Bras.* III, 325. De março a outubro era o período favorável para navegar de sul a norte, e de outubro a março na direção oposta. Este regime dos ventos obrigava com frequência aos navios que faziam escala a longas permanências. Assim acontecia com os navios da carreira da Índia que tocavam em Salvador, na ida ou no retorno. Cf. *Amaral Lapa*, op. cit., pág. 140 ss.

Para as dificuldades da viagem por terra entre Salvador e Recife temos a descrição de Pero Rodrigues. *ARSI. Bras.* 3.1. 169. Também a narração de Anchieta sobre as penalidades das viagens por terra. *Mon. Bras.* III, 369.

Mas ter monção favorável nem sempre significava garantia. Encontrando-se Azevedo no Rio e querendo subir para a Bahia nos últimos dias de julho

“três vêzes cometeram-no por mar sem poder passar Cabo Frio com ventos contrários e tempestades, e determinando-se esperar pela monção que em março”.

De fato, conseguiu passar, mas só quando o governador pôs à sua disposição um caravelão ajudado por remos (23). Mais ilustrativa a êste respeito é a viagem de Gouvêia narrada por Cardim: querendo viajar de Salvador a Pernambuco, ainda dentro da monção, partiram a 18 de agosto. O vento lançou-os de vo'ta à Bahia. Tornaram a tentar, e foram rechaçados de nôvo, tendo que recolher-se no Camamú a 18 léguas ao Sul de Salvador. Depois de esperar oito dias, se fizeram de nôvo à vela, e desta vez foram atirados em arribada aos Ilhéus. Enfim, como já tinham perdido muito tempo, e se encontravam no fim da monção favorável — primeiros dias de outubro — determinaram ficar na Bahia até o ano seguinte (24).

Por êstes exemplos pode deduzir-se que, nem sequer com um regime favorável de ventos, se tinha assegurada a chegada. Assim não é tão estranho que as notícias anuais dos jesuítas pudessem escrever em 1582 que o padre provincial tinha chegado finalmente de visita ao colégio de Olinda, que em

“três anos não tinha podido visitar por ter sido sempre lançado por ventos contrários na Bahia, as quatro vêzes que o intentara” (25).

Com estas dificuldades, e o fracionamento político decorrente do regime de capitanias, os pequenos núcleos de povoamento constituíam centros quase completamente isolados, com mui pouca comunicação entre si.

“Às vêzes se passa um ano — escrevia da Bahia o Pe. Francisco Pires em 1552 — e não sabemos uns dos outros por causa dos tempos e dos poucos navios que andam pela costa, e às vêzes se vêem mais cedo navios de Portugal que das Capitanias” (26).

Mesmo de capitanias tão próximas da Bahia como Ilhéus e Pôrto Seguro — a 30 e 60 léguas respectivamente — podia passar-

(23) . — *Mon. Bras.*, IV. 423.

(24) . — *Tratados da terra e gente do Brasil*, 261 ss.

(25) . — *ARS. Bras.*, 15. fl. 323r.

(26) . — *Mon. Bras.*, I. 392.

se quase um ano sem se ter notícias (27). Com maior razão acontecia isto com respeito ao Espírito Santo (28).

Embora sem dados conclusivos, há também indícios que sugerem que tampouco entre a Bahia e Pernambuco, os dois centros mais populosos e distantes tão só cem léguas, as comunicações eram freqüentes. O Pe. Antônio Pirez, residente em Pernambuco, foi chamado por Nóbrega de São Vicente, e teve que esperar ano e meio para encontrar embarcação para Salvador, onde de novo houve de esperar outro ano para continuar viagem (29).

Realmente, São Vicente era a terra mais apartada, e não só geograficamente. Os jesuítas, que tanto fomentavam a comunicação mútua e tinham feito desta capitania um de seus centros vitais, repetem com freqüência em sua correspondência a queixa de que as comunicações entre São Vicente e Bahia eram mais difíceis do que com Lisboa, passando-se, às vêzes, ano e meio sem terem notícias mútuas (30).

Por isso Azevedo não exagerava, e até poder-se-ia dizer que se mostrava moderado, quando depois de ter percorrido a colônia tôda, resumia em 1566 sua experiência dizendo que era mais fácil ir e voltar a Portugal que visitar a tôdas as capitanias, principalmente devido às monções e falta de navios (31). Esta mesma experiência teve-a repetidamente, no comêço do século seguinte, o autor do *Diálogo das Grandezas do Brasil*, pois segundo seu testemunho, recebia com maior rapidez despacho de um processo enviado a Lisboa, que da Bahia, ao parecer muito mais próxima (32).

Podemos encerrar, resumindo as dificuldades da navegação e a precariedade das comunicações no testemunho insuspeito de Pero Rodrigues, escrito no último ano do século:

“Em cinco anos e quatro meses que há que estou nesta província, sem faltar um ponto na ocupação de visitar, o não fiz em tôda ela mais que duas vêzes, tão dificultosa é de correr por causa das monções e corsários” (33).

* *
*

(27). — *Mon. Bras.*, II. 143.

(28). — *ARSI. Bras.*, 15. fl. 232r.

(29). — *Mon. Bras.*, II. 143.

(30). — *Mon. Bras.*, 246; II. 225.

(31). — *Mon. Bras.*, IV. 373. Cf. também *Mon. Bras.*, II. 223. 286. 143. *ARSI. Bras.*, 15. fl. 38.

(32). — *Diálogo das grandezas do Brasil*. Rio de Janeiro, 1930. pág. 56

(33). — *ARSI. Bras.* 15. fl. 471. Segundo Gouveia a visita de tôdas as casas dos jesuítas disseminadas por tôdas as capitanias deveria levar ordinariamente uns três anos. *ARSI. Lus.*, 68. 343.

INTERVENÇÕES.

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

Diz que o título dado pelo Prof. Palacin à sua comunicação decepçiona em face do seu conteúdo. Todavia, num país, cuja bibliografia histórica ligada ao Atlântico é muito pobre, estudar o século XVI, justamente o século de mais difícil documentação, é algo que merece estímulo. O que deseja observar no tocante à comunicação é o seguinte: na primeira página vem no texto como causas de morosidade das viagens, entre outras, o regime dos ventos e as épocas de navegação. Da maneira como foram insertas no texto essas expressões “regime dos ventos” e “épocas de navegação” dão ao leitor a impressão de que o Autor as considera como coisas distintas, o que, entretanto, na realidade não acontece, pois como naturalmente sabe o Prof. Palacin, as épocas de navegação eram inteiramente condicionadas pelo regime dos ventos, assim ambas são uma coisa só e não diversas. Insistindo ainda na motivação do estrangulamento da navegação, quer lhe parecer que o Autor omitiu uma coisa realmente importante que é o regime de frotas, predominante na navegação portuguesa do Atlântico na maior parte do período colonial brasileiro. As monções ao lado das frotas é que representam as condicionantes principais das limitações que sofre a navegação portuguesa no Atlântico. As frotas que encontram justificativas ponderáveis da parte da Corôa tiveram no entanto responsabilidade bastante negativa no incremento comercial, como é possível verificar-se através do seguinte fato: no momento em que o regime de frotas foi abolido, o desenvolvimento do comércio, isto é, do número de navios e do volume de mercadorias transportadas aumentou consideravelmente. Assim, os diferentes momentos em que, no século XVI, o governo português disciplinou a navegação, obrigando os navios a viajarem em comboios representam causas ponderáveis àquêle “estrangulamento” a que se referiu o Autor, como também na morosidade dos transportes, uma vez que se conclui desde logo que navegando em conjunto, os navios mais velozes eram obrigados a condicionar sua velocidade pela dos menos rápidos, levando todos então muito mais tempo em vencer seus roteiros.

*

Do Prof. *Manuel Nunes Dias* (FFCL-USP).

Faz ao Autor da comunicação diversos reparos abordando os seguintes tópicos:

1. — O problema das fontes: os arquivos de Lisboa.
2. — Abordagem quantitativa do movimento dos navios.
3. — O calendário e os tipos de navios.
4. — Os institutos — empresários e armadores — a posição do poder político.
5. — Pirataria e corso — papel desempenhado pela Corôa.

*

Da Profa. *Helga I. L. Picolo* (FFCL da UFRGS).

Afirma que a sua intervenção está prejudicada pela do Prof. Manuel Nunes Dias. Referia-se às estatísticas sobre o volume do tráfico marítimo entre Portugal e o Brasil no período que precede o crescimento da indústria açucareira.

Pergunta, entretanto, onde encontraria essas estatísticas para se poder estabelecer uma relação entre a precariedade das comunicações e o ritmo da colonização.

*

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

Diz que sua intervenção refere-se a dois pontos:

1. — *O problema da duração média das viagens.*

No cálculo do tempo médio de duração das viagens, parece-lhe que os números extremos, que geralmente representam exceções, não deveriam ser considerados. O cômputo de números muito elevados (o de 131 dias de duração de viagem, como se vê à página 1 do trabalho, por exemplo) ou muito baixos contribuiria para aumentar ou diminuir as médias, sem que o número médio resultante representasse realmente o tempo médio das viagens. Naturalmente, o tempo médio seria aquele obtido pelo cômputo dos dados referentes ao comum das viagens. Parece-lhe, além disso, que o estudo do tempo de duração das viagens deveria ainda considerar se elas se fizeram diretamente de Portugal ao Brasil ou se os navios fizeram escalas na costa da África ou nas ilhas atlânticas.

2. — *O problema da navegação costeira no Brasil do século XVI.*

Afirma que esse problema mereceria um estudo cuidadoso. Existe uma informação interessante sobre a navegação de cabotagem no relato das aventuras e desventuras do inglês Peter Carder,

membro da frota de Francis Drake, da qual se separou acidentalmente numa pequena barca, e que, após numerosas peripécias, chegou ao Brasil onde viveu alguns anos, voltando para a Inglaterra em 1586. O relato, publicado por Samuel Purchas na sua obra *Hak'uyt Posthumus* (Londres, 1625, volume IV), menciona o comércio feito de Salvador para o Sul por pequenas embarcações que, nos diferentes portos, recolhiam produtos, especialmente açúcar, e os levavam para o porto baiano que os reexportava.

Além disso, ponto importante a considerar é o fato de que alguns portos brasileiros comunicavam-se com Portugal indiretamente, sendo intermediários no seu comércio de importação e exportação com outros portos brasileiros de maior importância. E' o caso de São Vicente, cujo comércio se fazia essencialmente com o Rio de Janeiro, reexportador dos produtos desse comércio, que alguns documentos indicam e outros fazem suspeitar; esse estudo ainda está por ser feito. A utilização de uma documentação mais variada — o trabalho do Autor usa somente documentos jesuíticos — permitiria esclarecer mais completamente o problema das comunicações marítimas no Brasil do século XVI.

* *
*

RESPOSTAS DO PROFESSOR LUÍS PALACIN.

Aos Professores *José Roberto do Amaral Lapa* e *Manuel Nunes Dias*.

Diz que vai responder conjuntamente aos Professores Lapa e Nunes, pois está de acordo com eles em que o título do trabalho é demasiado grande para o conteúdo do mesmo. Seria, portanto, mais adequado um título mais modesto como o seguinte: "Uma contribuição ao estudo das comunicações navais no Brasil durante o século XVI". Deve, contudo, observar que o fato de não ser um estudo completo e exaustivo não tira o valor ao que nele ficou estatuído, nem tampouco a circunstância de tratar-se da primeira tentativa de abordar esse tema. Por outro lado, as sugestões do Prof. Nunes, embora valiosas, são bastante óbvias metodologicamente, requerendo um estudo de vários anos em diversos arquivos da Europa a execução de seu programa.

O que o Prof. Lapa diz das frotas como causa do entorpecimento da navegação está totalmente justificado, simplesmente não deu destaque a essa circunstância por parecer-lhe que no Brasil — na

América espanhola as frotas como regime obrigatório funcionavam regularmente desde 1543 — o regime obrigatório de frotas não teve vigência durante o século XVI.

*

À Profa. *Olga Pantaleão*.

Com respeito ao problema da duração das viagens, acredita que a Profa. Olga tem razão ao descartar as anormalmente longas. De fato, não incluiu por esta causa no cômputo a viagem de Mem de Sá — mencionada na nota terceira — porque alteraria notavelmente o cálculo da duração média; outras viagens de duração acima do normal, mas não como exceções insólitas, senão como limite superior, acredita sim que devem ser levadas em consideração para efeitos de média.

Afirma também que a Profa. Olga tem razão na observação que fez sobre o comércio de cabotagem e o comércio indireto. No seu trabalho não falta uma referência a este tema, embora nos dados aduzidos pareça poder-se afirmar que houve épocas em que era — além de inseguro, lento e esporádico — bastante pequeno. De qualquer maneira, declara, é um ponto importante que merece um estudo mais profundo e em que se requer um maior número de dados para se chegar a conclusões definitivas.

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 atrozes, 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 dispondo 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. Constantermente 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 portenhos 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 Brasli, 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 ingleses, justamente na entrada do estuário do Rio da Prata. Realmente, três navios corsários ingleses, com facilidade espantosa, tornaram a embarcação de D. Salcedo uma presa fácil. Toda a carga foi raptada, restando tão somente 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, somente 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. Velga), *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 Congreso Argentino. Buenos Aires, 1920.

(8). — Trelles (Manuel Ricardo), *Registro Estadístico 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	—
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 dispendo 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 toda 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, este, no exercício de suas funções, tornou-se o protótipo do peculatório. De acordo 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 melancolicamente. 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 Índias 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 termos 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 juízes 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 conseguia da cúpula espanhola o abrandamento da proibição que envolvia aquêle 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 vezes. 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 abririam 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 Céspedes), *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 Historicas” 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 novo 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 Profa. *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 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.

O COMÉRCIO DE PELES NA NOVA FRANÇA (*).

GABRIEL ROY.

Professor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras
"Nossa Senhora do Patrocínio", Itú, São Paulo.

Do homem das cavernas à elegante dos nossos salões, em climas polares ou em climas tropicais, como agasalho ou enfeite, as peles de animais vêm vestindo a espécie humana e constituem produtos de alto valor comercial. Haja visto a China dos Hia e dos Chang, a Grécia de Jasão, a Roma imperial. A Igreja e os príncipes medievais legislavam severamente sobre o uso das peles. Objetos de luxo, restringiam-se às classes ricas.

"Não nos leitos dourados, entre finos
Animais de Moscóvia Zibelinos." *Lusiadas*, VI, 95.

Abundantes na Europa setentrional, seu comércio propiciou bons lucros à Liga Hanseática. Nos Tempos Modernos, incentivou a Rússia a conquistar a Sibéria e é mencionado com frequência nas cartas de navegação dadas aos exploradores do Novo Mundo.

O descobrimento da América proporcionou nova e rica fonte. Antes da primeira viagem de Cartier (1534), bascos, bretões, portugueses e outros arribavam aos bancos da Terra Nova onde se entregavam à pesca do bacalhau e da baleia. A terra firme só lhes interessava para o conserto de suas embarcações, para salgar e secar o peixe. Nessas ocasiões, estabeleceram contactos com os índios, os quais lhes levavam peles de castor em troca de produtos europeus. De sua primeira viagem, Cartier menciona duas frotas de canoas — totalizando 40 ou 50 indígenas — na vizinhança da baía *des Chaleurs*. Escreve a respeito que os índios faziam sinais para se aproximarem da costa e mostravam peles que suspendiam na ponta de varas (1).

(*) . — Comunicação apresentada na 6ª sessão de Estudos, Equipe A, no dia 5 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

(1) . — Harold A. INNIS, *The Fur Trade in Canada*. Toronto, University of Toronto Press, s/d.

“Peles sedosas e raras de animais quase desconhecidos na Europa, tal como o castor, que aqueciam os portugueses durante os ru-
des invernos d’este país” (2),

gozavam espontânea e ampla aceitação. Das mais procuradas eram também as peles de martas do Brasil (3). Apreciadas eram ainda as de lontra, de alce, de texugo, de doninha, de fuinha, de urso, de lobo, de porco-espinho e de esquilo. A pele do coelho não parece ter tido valor.

Não só nos leitos — dourados ou não — se usaram peles. O castor gozava de mercado seguro na França, na Espanha, na Alemanha, na Polônia e até na própria Rússia. Tornara-se moda, especialmente na forma de gôrrô que, de La Rochelle, se expandiu pela Europa e chegou até a África (4). A pele do castor alimentou uma próspera indústria de chapéus em fins do século XVI, servindo ainda para confeccionar

“pantufos ou chinelos para o palácio de Paris”.

Os pêlos dêsse animal eram usados na fabricação do feltro.

Acumuladas pelas índios durante o inverno, as peles eram trocadas no verão por machadinhas, facas, alfinetes, pregos, panelas, baldes, cobertores, roupas, pentes, colares e aguardente. Enquanto um novo mercado consumidor se abria para a indústria européia, a economia indígena da América do Norte sofria profunda transformação. O castor surgia como nova unidade monetária, substituindo o wampum. Este, controlado pelos iroqueses, submergia no *crash* que a importação de contas, colares e outros brincos de vidro colorido provocava.

Os postos de troca multiplicaram-se ao sabor da oferta e da procura, da política indígena, parisiense e internacional. Levantaram-se fortes, ao mesmo tempo postos militares e feitorias. Quando uma tribo manifestava mais obediência à religião que ao governo francês, este mandava erigir capela ou fundar missão em seu território. Cabia então ao missionário convencer os índios a levar as peles aos postos franceses.

Dêsses centros, irradiavam os “batedores de mata” à procura de novas nações indígenas, de novos territórios, de novas peles. “Ban-

(2). — Eduardo BRAZÃO, *Les Corte-Real et le Nouveau-Monde*. RHAF (Revue d'Histoire de l'Amérique Française), Montréal, Vol. XIX, N° 3, pág. 336.

(3). — Robert LE BLANT, *Un compagnon blaisois de Samuel Champlain: Jean Rauvau (5 janvier 1576 — après le 1.er janvier 1628)*. RHAF, Vol. XIX, N° 4, pág. 504/505.

(4). — Ernst SAMHABER, *História das viagens de descobrimentos*. Tradução de A. Della Nina, São Paulo, Melhoramentos, 1965.

deirantes” a seu modo, foram os responsáveis pela expansão territorial da Nova França. Antes de os ingleses haverem transposto os Apalaches, os franceses haviam penetrado mais de 2.000 quilômetros no interior do continente. As vias fluviais determinaram a trama dessa ampla rede que se pode seccionar do seguinte modo: Acádia, Baixo e Médio São Lourenço, Rio Ottawa — Alto São Lourenço — Grandes Lagos, Mississippi-Missouri-Ohio, Richelieu-Lago Champlain-Hudson, Baía de Hudson.



ACÁDIA.

Quando os reis de Espanha e de Portugal repartiam entre si o Novo Mundo, a França andava distraída pela Itália. Soube reagir, contudo, e reclamar sua parte, como o provam as expedições de Verazano (1524) e de Cartier (1534-1541). A seguir, durante as guerras de religião, o esforço oficial da França ficou suspenso. Uma vez serenado o clima político do país, Henrique IV pôde sonhar com um império americano. Nesse intuito, o marquês de La Roche foi autorizado a fundar uma penitenciária, na atual Nova Escócia. A experiência fracassou. Em 1603, Pierre du Gua, senhor de Monts, obtinha a concessão do território compreendido entre os paralelos 40 e 46 (5) — isto é, do sítio atual de Filadélfia até metade da ilha do Cabo Bretão — assim como o privilégio do comércio por 10 anos. No ano seguinte, De Monts e seu sócio Samuel de Champlain exploraram o litoral da Acádia e da Nova Inglaterra e fundaram uma “habitação” provisória numa ilha da foz do rio Sainte-Croix. Em seguida, a incipiente colônia transportou-se para a “baía dos franceses” ou de Port-Royal (Fundy). De Monts não considerava esse novo local como definitivo e procurava ao sul algum sítio melhor. Chegou a projetar um estabelecimento no lugar onde está hoje Nova York, mas sendo-lhe retirado o monopólio em 1607 (6), esse novo projeto foi abandonado (7).

Abriam-se aí quatro rotas comerciais de reduzido alcance: são os rios Saint-Jean, Sainte-Croix, Pentagouët (Penobscot) e Kennebec. Port-Royal tornou-se o centro colonial e comercial da região.

(5). — NOUVEAUX DOCUMENTS SUR CHAMPLAIN ET SON ÉPOQUE. vol. 1 (1560-1622). Ottawa. Publicação dos “Archives Publiques du Canada”, Nº 15, 1967. pág. 129.

(6). — NOUVEAUX DOCUMENTS ... *op. cit.*, pág. 137-138.

(7). — Marcel TRUDEL, *La Nouvelle-France, 1604-1627*. RHAF, Vol. XIX, Nº 2, pág. 203-204.

Muito agitados fora mos primeiros anos dessa colônia da Acádia. As dissensões internas, às disputas entre huguenotes e católicos, aos desentendimentos entre os dirigentes, às lutas sistemáticas entre os comerciantes de peles da Acádia e os do São Lourenço acrescentava-se uma dura concorrência por parte dos ingleses que, em 1613, arrasaram Saint-Sauveur, Sainte-Croix e Port-Royal. Sempre mais, reservavam-se o comércio nos rios Kennebec e Penobscot ao mesmo tempo que reclamavam para si todo o território até o paralelo 45 (8).

*
* *
*

BAIXO E MÉDIO SÃO LOURENÇO.

Embora os reis não se interessassem pela Nova França durante os 60 anos que se seguiram às viagens de Cartier, a pesca no golfo prosseguia e o comércio de peles intensificava-se. No início do século XVII, os mercadores de Caën mantinham uma feitoria em *Miscou*. Visitas freqüentes recebiam *Percé* e *Gaspé* bem antes de o Saint-Étienne e o Grand Saint-Jean-de-Saint-Bris, dois navios pertencentes a Pierre du Gua, zarparem de Saint-Malo

“tant pour faire pesche de poissons mollues que pour la traicte et traffiq de pelleterye avec les Sauvaiges et gens dudict pays” (9).

Dessa viagem, du Gua reclamou e obteve 25% do valor da mercadoria, a saber, 1050 libras tornesas (10). Em *Matane*, só alguns contrabandistas de peles passavam invernos, assim os de La Rochelle na primavera de 1616, apossaram-se de tôdas as peles antes da chegada dos navios da Companhia do Canadá.

*

a). — *Tadoussac*. Na confluência dos rios Saguenay e São Lourenço, *Tadoussac* era, já na época de Cartier, a principal feitoria. Os navios oceânicos não ultrapassavam êsse ponto. Aí chegavam, por intermédio dos índios *montagnais*, as peles das nações do norte. E' que a via fluvial do São Lourenço estava impedida pelos iroqueses, agricultores com poucas peles para comerciar. As nações do Oeste, mormente a dos algonquinos, estavam reduzidas a recorrer a rotas de longos desvios com inúmeros e penosos transportes. Por isso, usa-

(8). — *Idem, Ibidem*, pág. 221.

(9). — NOUVEAUX DOCUMENTS... pág. 178

(10). — *Ibidem*.

vam embarcações pequenas que três homens podiam carregar. Outras havia, menores, que dois homens transportavam juntamente com a carga. Às vezes por 7 a 8 léguas, mata a dentro (11), subiam o rio Gatineau e entravam pelas ramificações do Saint-Maurice de onde atingiam a bacia do lago Saint-Jean. Desciam depois o rio Saguenay até Tadoussac (12). De volta, levavam os produtos europeus às tribos aliadas, até os hurões da baía Georgiana, a uns 2.400 quilômetros no interior do continente. A superioridade que o uso do ferro deu aos índios aliados aos franceses permitiu-lhes desalojar os iroqueses de Stadaconé (Quebec) e de Hochelaga (Montreal) (13).

A feitoria de Tadoussac era freqüentada por muitos comerciantes europeus: bretões tais como François Gravé; normandos como Pierre Chauvin que se comprometera a estabelecer 500 colonos no Canadá, mas cuja tentativa reduziu-se a um pôsto de uns 15 homens em Tadoussac; bascos que, em 1608, receberam os enviados de Pierre du Gua a tiros de canhão e se apossaram do melhor das peles.

Também os holandeses fizeram incursões em Tadoussac, o que se depreende de duas cartas de Henrique IV aos Estados de Holanda (1607) solicitando

“de faire defense à ceux de vos pays et obeissance de plus aller trafiquer dans la riviere du dict Canada” (14).

Anteriormente, a 11 de janeiro de 1606, Nicolas de Beauquemar, mercador de Rouen, fizera acôrdo com mercadores de Amsterdão para “fazer a viagem de Canadá” e o comércio das peles com os índios de Tadoussac. Segundo uma declaração de Pierre du Gua, Jean Ralluau e Nicolas de Beauquemar estiveram na Holanda, por mando do mesmo Pierre du Gua, antes de 11 de abril de 1607, a fim de impedir os flamengos de ir ao Canadá. Dessas marchas e contramarchas de Beauquemar, havemos de deduzir que Pierre du Gua, com o apóio do rei, forçou Beauquemar a anular certos entendimentos anteriores relativos ao comércio das peles com os índios de Tadoussac.

Por outro lado, antes dessa mesma data de 11 de abril de 1607, Hendricq Loncq, filho de Cornelius Loncq, dono do navio *Blanc Lion*, roubara 4 canhões e 2 âncoras em Tadoussac, a um navio pertencente a Pierre du Gua (15).

(11). — Harold A. INNIS, *op. cit.*, pág. 24.

(12). — Marcel TRUDEL, *Un nouvel inventaire du Saint-Laurent, 1603*. RHAF, Vol. XVI, N° 3, pág. 317-318.

(13). — *Ibidem*.

(14). — NOUVEAUX DOCUMENTS... pág. 132.

(15). — *Ibidem*, pág. 135. Esse mesmo Hendricq Corneliszoon Loncq encontrava-se em Pernambuco, em 1630. Havia sido o imediato de Piet Heyn por ocasião da captura da “Frota de prata” no porto cubano de Matanza, na noite de 7-8 de setembro de 1628.

As visitas a Tadoussac continuaram numerosas, pois em 1611, os índios ainda aguardavam a chegada de vários navios a fim de comparar as vantagens diversas oferecidas pelos comerciantes europeus (16). Uma *Relation* dos jesuítas (agosto de 1626), menciona o testemunho de um velho índio que conta ter visto até 20 navios na barra de Tadoussac. O mesmo acrescenta que desde que se restabeleceu o monopólio, só se viam 2 navios, no início de junho de cada ano (17).

Maior centro de troca até a primeira década do século XVII, Tadoussac começou a declinar quando os *montagnais*, ajudados pelos hurões e pelos algonquinos, desimpediram os rios Ottawa e Saint-Maurice, afastando os iroqueses para o sul. Entre os anos 1603 e 1608, os hurões navegavam no rio São Lourenço e até no rio “dos iroqueses” (*Richelieu*). Em 1609, Champlain encontra-os dirigindo-se a Quebec.

*

b). — *Quebec*. Se bem que por um ano apenas, de Monts obteve (1608) a renovação do monopólio do comércio das peles no Canadá (18). Champlain aproveitou a oportunidade para iniciar um empreendimento no rio São Lourenço. Aí, argumentava êle, não se sofreria tão intensamente a concorrência européia e, interiorizando-se, poder-se-ia contar com uma importante liga de índios a qual cobria imenso território, desde o Golfo até os Grandes Lagos. Por ocasião de uma *tabagie* (festa indígena) a que assistira em companhia de Pont-Gravé, em 1603, em Tadoussac, conversara com os chefes da liga e estes prometeram que toda essa vasta região estaria aberta ao comércio dos franceses, com a condição de que estes os apoiassem em suas guerras contra os iroqueses.

Champlain contava com as peles para fornecer a seu chefe, de Monts, um meio de refazer-se dos prejuízos sofridos na Acádia e para interessar os mercadores no financiamento do povoamento de uma colônia. Em julho de 1608, enquanto Pont-Gravé permanecia em Tadoussac onde juntava as peles que iriam custear a viagem, Champlain tomava as primeiras providências no sentido de iniciar uma feitoria em Quebec.

Diante da oposição dos bascos, de Monts não pôde fazer vigorar o monopólio cujo prazo terminou no ano seguinte. A incipiente fundação passou então a servir de mero empório para os mercadores de La Rochelle. Ao dar-se conta de que a colônia não tinha condições de sobrevivência sem os privilégios do monopólio, Champlain resolve interessar os poderosos da França e, por meio deles, conse-

(16). — Harold A. INNIS, *op. cit.*, pág. 32.

(17). — Harold A. INNIS, *op. cit.*, pág. 33.

(18). — NOUVEAUX DOCUMENTS... pág. 168.

guir favores. Atua com tanta eficiência que, a 13 de novembro de 1612, o rei nomeia Henrique de Bourbon, príncipe de Condé, seu lugar-tenente geral na Nova França, com os privilégios do monopólio, desde Quebec, rio acima (19), por doze anos, com a obrigação de estabelecer no país seis famílias por ano. Contando com a proteção da família de Condé, Champlain organiza a Companhia de Rouen ou dos Mercadores, a qual só se preocupa com o comércio das peles, atividade em que considera os colonos como rivais. Em vez de enviá-los, procura impedir a ida deles à Nova França. Apesar do sonho do fundador de uma colônia de povoamento assentada no cultivo da terra, na extração mineral e no comércio da madeira, o comércio das peles continua a dominar totalmente a economia. Uma *Relation* informa que, em 1626, só havia uns oito a nove hectares de terras cultivadas (19a) enquanto o comércio das peles rendia até 200.000 £ por ano.

Champlain conseguiu a dissolução da companhia cujos privilégios passaram para uma nova sociedade, a Companhia de Caen. Os diretores desta última eram huguenotes e punham entraves à difusão do catolicismo. Aproveitando-se das reivindicações, Richelieu, que em 1624 acedera ao ministério, extinguiu a Companhia de Caen e a substituiu pela da Nova França, melhor conhecida por Companhia dos Cem Associados (1627).

O desenvolvimento da colônia tardava. Em 1629, quando os Kirke tomaram Quebec, a “habitação” só contava com 72 pessoas. Após a devolução, pelo tratado de St-Germain-en-Laye, Champlain foi nomeado governador e a Companhia dos Cem Associados enviava com êle 200 colonos, em 1633. Quebec passou a progredir de acordo com os planos de seu fundador. Não iria mais depender totalmente das peles. Um outro fator ia contribuir para afastar de Quebec boa parte do comércio com a Liga: a fundação de uma “habitação” e de um forte na foz do rio Saint-Maurice.



c). — *Trois-Rivières*. Em 1603, a atenção de Champlain dirigiu-se para o local onde está hoje Trois-Rivières. Referindo-se a êle, escrevera que seria

“un bien pour la liberté de quelques nations qui n'osent venir par là, à cause desdits Irocois, leurs ennemis qui tiennent toute ladite rivière de Canadas bordée: mais étant habité, on pourroit

(19). — NOUVEAUX DOCUMENTS ... pág. 233-241.

(19a). — “18 à 20 arpents”, diz a relação.

rendre lesdits Irocois & autres Sauvages amis, ou à tout le moins sous faveur de ladite habitation, lesdits Sauvages viendroient librement sans crainte & danger" (20).

Trinta e um anos depois, enviará Laviolette para construir um forte e uma "habitação" nesse local. Aí, e mais ainda em Sainte-Victoire, na margem sul, os índios da Liga levavam suas peles, de acôrdo com a aliança firmada em 1603. A manutenção das boas relações, porém, não estava isenta de preocupações e de decepções. Os *montagnais* eram de vingança fácil e propensos a comprar com peles o perdão de seus assassínios. Champlain conseguiu colocá-los debaixo de sua autoridade, fazendo com que seus chefes fôssem aprovados pelos franceses. Quanto às demais nações, mais afastadas, não se podia conseguir muita influência em sua política. O recurso foi deixar no meio delas intérpretes que se encarregariam de levar tais peles, tôdas as primaveras, aos postos franceses.

A melhoria dos instrumentos de caça provocou a rarefação do castor nas proximidades do São Lourenço. Logo no ano seguinte à fundação (1635), uma *Relation* dos jesuítas menciona que o castor andava sumido de Trois-Rivières (21). Como o índio não conseguia, sem o castor, obter os produtos europeus, teve de sair em busca de novas e remotas áreas.



RIO OTTAWA — ALTO SÃO LOURENÇO — GRANDES LAGOS.

Em 1641, ainda havia só duas feitorias no Canadá, Quebec e Trois Rivières, totalizando 300 habitantes. O comércio das peles continuava a se efetuar totalmente em país alógico.

A corrente espiritualista que atravessava a França lançara um empreendimento religioso: um núcleo colonial chamado Ville-Marie, em uma das ilhas localizadas na confluência dos rios Ottawa e São Lourenço. Logo, a convite da geografia, o plano dos fundadores sofreu alterações. Ponto de chegada da principal rota de peles, o núcleo nascente havia de transformar-se em feitoria. Término oeste do comércio atlântico e ponto de partida para o interior, Montreal foi o centro do comércio de peles até o ano 1820. Todos os seus habitantes eram — com maior ou menor intensidade — comerciantes de peles e muito repercutia nêles a instabilidade dêsse comércio. A oeste de Montreal, os governadores impediam as concessões

(20) . — CHAMPLAIN, *Oeuvres*. Biggard, I, pág. 138.

(21) . — Harold A. INNIS, *op. cit.*, pág. 28.

de terras (22). Estabelecimentos ao longo do alto São Lourenço e do rio Ottawa estariam expostos aos ataques dos índios e, o que era muito mais sério aos olhos dos oficiais, agravariam o problema da fiscalização. Naturalmente, os moradores de Montreal usaram essas rotas legal e ilegalmente e quase impunemente. Castigos havia, sim; mas vindos dos iroqueses. A aliança dos franceses com os algonquinos e os hurões tornara-os hostis. Quando viram a colônia estabelecer-se em Montreal, sentiram-se ameaçados em seu próprio território e resolveram eliminar os intrusos. Nisso, tinham o apôio e o incentivo dos holandeses e dos ingleses.

As guerras iroquesas alastraram-se por vinte e cinco anos, causando enormes prejuízos à colônia. Entre outros, as rotas comerciais tornaram-se inseguras e o rio Ottawa constantemente infestado pelos iroqueses. O heroísmo de dezessete jovens franceses, no Long-Sault, em maio de 1660, muito ajudou a desimpedir esse rio. No ano seguinte, índios ottawas, nipissingues e outros que os iroqueses haviam afastado para o oeste, organizaram uma flotilha de peles composta de 60 embarcações. Desceram o rio Ottawa sem empecilhos e chegaram a Montreal no fim do verão (23). Eram dirigidos por 7 franceses que foram além de Sault-Sainte-Marie, durante o outono de 1660.

Em 1615, Champlain fôra à Hurônia — Baía Georgiana — subindo o rio Ottawa, seguindo pelo Mattawa, pelo lago Nipissing e pelo rio “dos franceses”. Diante da insistência dos hurões, aceitou juntar-se a eles numa guerra em território iroquês, ao sul do lago Ontário. Como os reforços esperados não chegaram, os aliados tiveram de se retirar. Para os iroqueses, essa luta teve um feliz êxito, logo completado por uma aliança com os holandeses que se haviam estabelecido em Nova Amsterdão (1614).

A Hurônia ficou abandonada, a seguir, durante sete anos. Em 1623, somando o desejo de evangelização ao receio de que o mercado hurão se desviasse para a Iroquésia, o govêrno resolveu retomar a obra missionária da Hurônia. O mesmo receio levou o govêrno a enviar o recoleto La Roche d'Aillon ao país dos “neutros”, a fim de estabelecer uma rota comercial mais curta de 2/3. Essa rota passaria pelo lago Ontário e pelo alto São Lourenço, permitindo tornar-se o comércio menos dependente da Hurônia. Os hurões, percebendo a ameaça a seu monopólio, arruinaram logo o projeto (24). Mais uma vez, Champlain parece ter ficado detido

(22). — Richard Colebrook HARRIS, *The Seigneurial System In Early Canada. — A Geographical Study*. The University of Wisconsin Press, 1968, pág. 10.

(23). — Léo-Paul DESROSIERS, *Revers et Succès, Les Cahiers des Dix*, N° 27, Montreal, 1962, pág. 85.

(24). — Marcel TRUDEL, *La Nouvelle-France ...*, op. cit., pág. 218-219.

pelas barreiras que a política indígena colocava na rota dos franceses: no Saguenay, entre os algonquinos e as nações do norte; aqui, na Hurônia. Champlain receava forçar os obstáculos, arriscando comprometer o comércio dos franceses. Não é por acaso que os grandes descobrimentos do Oeste só aparecem depois da dispersão dos hurões, os quais tudo fizeram para não perder o controle do comércio dos Grandes Lagos (25).

Para poder entender toda a jogada política da época, é mister não esquecer que os holandeses e os ingleses do litoral incentivavam os iroqueses a combater as tribos do Oeste com o intuito de conseguir o controle do comércio das peles e desviá-lo de Montreal para Albany. Para o Canadá, seria a ruína certa (26). A essas ambições, juntavam-se as dos iroqueses, os quais necessitavam de peles para adquirir armas a fim de realizar seus projetos de hegemonia política. Seus 3.000 homens em estado de guerrear espalhavam-se por um território imenso, entregando-se à pilhagem como meio de obter as peles (27).

A concorrência determinou a multiplicação dos postos franceses. Montreal, com seus preços inferiores, não podia contentar-se com esperar as peles, tinha que ir buscá-las e levar até os índios os produtos europeus. Com esse fim, foram construídos postos militares que serviram também de feitoria: Catarakouy, Niágara, Michillimakinac. Os concorrentes reagiram. Nos anos de 1685-1687, flamengos e ingleses são encontrados em Michillimakinac. Não conseguem, todavia, desviar o comércio para a Nova Inglaterra (28).

*

a). — *Forte Frontenac.*

No intuito de deter os iroqueses e interceptar o comércio que vinham fazendo com as nações do Oeste e com os ingleses, Courcelle solicitara a construção de um forte no lago Ontário (29). Apesar de indispensável à política francesa, a corte não atendeu às ponderações do governador, nem às do intendente. Pois também Talon fizera-se o advogado de postos no alto São Lourenço e no lago Ontário. Pedira 2 fortes e uma embarcação a vela e a remo a fim de percorrer todos os lugares onde os índios faziam comércio, nas margens do lago. Esses fortes, argumentava Talon,

(25). — *Idem, Ibidem*, pág. 217-218.

(26). — Francis PARKMAN, *The Discovery of the Great West: La Salle*. New York, Holt, Rinehart and Winston, 1965, pág. 239.

(27). — Léo-Paul DESROSIERS, *op. cit.*, pág. 85.

(28). — Harold A. INNIS, *op. cit.*, pág. 54, nota 48.

(29). — Francis PARKMAN, *op. cit.*, pág. 63 e Harold A. INNIS, *op. cit.*, pág. 51.

“tiendraient en crainte les cinq nations superieures, et ouvri-
raient le chemin de la Floride (Luisiana) par l'intérieur des terres
(30).

O volume do comércio aumentaria e impedir-se-iam os inglês de Nova York e de Albany de atingir, através da Iroquésia, a região dos Grandes Lagos e do alto São Lourenço.

Em 1672, relações comerciais estavam em via de serem iniciadas entre os índios aliados, os iroqueses e os ingleses. Em lugar algum, porém, havia indícios de que a França tencionava baratear seus produtos ou pagar mais pelas peles; o que teria resolvido a questão. No mesmo ano, um governador ambicioso e enérgico, porém arruinado, o conde de Frontenac, assumia o govêrno da Colônia. Conjugando seus interesses com os de Robert René Cavellier de La Salle, filho de um rico comerciante de Rouen, deu início à execução dos projetos de seus antecessores. Na foz do rio Catarakouy, construiu um forte (1673) que La Salle irá chamar de Forte Frontenac (hoje, Kingston). Muitos comerciantes sentiram-se prejudicados com a nova feitoria. Entre eles, o governador de Montreal, François-Marie Perrot que se desentendeu com Frontenac. Este o mandou prender e substituir no govêrno. Posteriormente, os dois antagonistas acharam melhor fazer as pazes. No sentido de proteger seus interesses, Frontenac afastara os negociantes mais poderosos tais como La Chesnay, Le Moyne, Le Ber e muitos outros da chamada “aristocracia do castor” enquanto protegia e favorecia os comerciantes interlopes. Essa burguesia, por seus representantes, dominava o Conselho Soberano, o qual passou a hostilizar o representante do rei. A crise foi ainda acirrada pela questão da venda de aguardente aos índios, contra a qual o clero protestou violentamente.

No outono de 1674, La Salle estava na França munido de cartas de recomendação dadas por Frontenac. Recebido na côrte, apresentou duas petições: um título de nobreza e o senhorio do Forte Frontenac. Comprometia-se o pagar os 10.000 francos que o forte custara à Corôa; a manter às suas próprias expensas uma guarnição igual à de Montreal, além de 15 a 20 operários; a formar uma colônia francesa ao redor do forte; a construir uma igreja, tão logo o número de habitações atingisse à centena; a sustentar um ou mais frades recoletos e, finalmente, a formar um estabelecimento de índios domesticados nas vizinhanças. Seus projetos e oferecimentos foram aceitos (31).

(30). — Léo-Paul DESROSNIERS, *Frontenac et la paix*. RHAF, vol. XVII, N° 2, pág. 168.

(31). — Francis PARKMAN, *op. cit.*, pág. 74.

La Salle fez do forte uma sólida obra militar. Aventureiro brilhante, conseguiu o monopólio do comércio de peles do lago Ontário antes de o conseguir também do lago Michigan e do Mississipi. Mas comerciante incapaz, acabou arruinando-se.

Abandonado em 1689, o Forte Frontenac muito atemorizou os iroqueses quando foi restabelecido em 1694. Baluarte na defesa da região, poderia ter sido a feitoria da Iroquésia superior. Aldeias iroquesas haviam sido fundadas ao norte do lago Ontário e perto do forte passavam os iroqueses ao voltar de suas caçadas. Assim, só os *agniers* e os *onneyouts*, por causa da vizinhança, teriam continuado a comerciar com Albany.

*

b). — *Niágara*.

Entre o lago Ontário e o lago Eriê, um segundo forte foi erigido no rio Niágara, em 1679. Seu fundador, Henrique de Tonty, lhe dera o nome de Forte Conti ou mais exatamente, o nome teria sido dado por La Salle segundo se pode deduzir duma carta dêste ao protetor de Tonty. Referindo-se a Tonty, La Salle escreve:

“... está se preparando para iniciar um nôvo forte, 200 léguas distantes dêste lugar, e ao qual tomei a liberdade de designar pelo nome de Forte Conti” (32).

Em 1687, Denonville construiu também um forte na entrada do rio Niágara, provavelmente no mesmo sítio do Forte Conti. Abandonado em 1689, foi reconstruído entre 1720 e 1727 para defesa. Em tempo de paz, interceptava o comércio que os iroqueses vinham fazendo entre os índios do oeste e os holandeses e os ingleses de Albany.

*

c). — *Michillimakinac*.

A cerca de 2.000 quilômetros de Quebec, o sítio estratégico de Michillimakinac era o lugar de encontro obrigatório de todos os que viajavam pelo oeste. Era o ponto de partida das novas expedições. Em 1683, após múltiplas recomendações, o governador da Nova França aceitava manter aí uma guarnição permanente. Desde então, o pôsto foi qualificado de

“Gibraltar das regiões do centro da América” (33).

(32). — Francis PARKMAN, *op. cit.*, pág. 93-94.

(33). — Raymond DOUVILLE e Jacques-Donat CASANOVA, *La vie quotidienne en Nouvelle-France*. Hachette, 1964, pág. 184.

Perto do pôsto, os índios levantaram suas tendas. Em certas épocas, sua população flutuante ultrapassava a de Quebec (34).

Michillimakinac era também centro de missões jesuíticas e de comércio de peles. Os próprios jesuítas entregavam-se ao comércio e nunca negaram o fato (35). Discordaram, todavia, quanto à importância do mesmo, pois seus acusadores tinham o exagêro fácil. Nem por isso deixa de ser verdadeira a acusação de que à sombra da cruz era mais intenso o culto a Mamona. Comerciantes astutos, com ou sem autorização, “batedores de mata” que alguns anos de vida na floresta haviam marginalizado da civilização, faziam de Santo Inácio de Michillimakinac o seu refúgio (36).

Os fortes dos Grandes Lagos levavam à existência de outros nos vales do Illinois e do Ohio. Contribuíram, como o desejara Talon, para abrir o caminho da Luisiana. La Salle que planejava a construção de barcos para os Grandes Lagos sonhou em colocá-los também no Mississipi a fim de transportar as peles de búfalo até o golfo do México. Aos nomes de Radisson e de Groseilliers que se destacaram a oeste dos Grandes Lagos e que encontraremos mais adiante, convém acrescentar os de Daniel Greysolon Duluth e de Pierre de La Vérendrye e de seus filhos. O primeiro fez numerosas expedições entre os sioux, guardiães naturais do vale do Mississipi e das regiões limítrofes, riquíssimas em peles. Os segundos, também fizeram de Michillimakinac seu ponto de partida para o oeste remoto. O pai, veterano das guerras européias, conseguira o monopólio, em 1730, para comerciar peles na região do lago Winnipeg, mediante a promessa de procurar caminho para o Oceano Pacífico. Uma rede de caminhos terrestres e fluviais envolvia toda a América do Norte nas peles dos mais diversos animais.

*
* *
*

RICHELIEU-LAGO CHAMPLAIN-HUDSON.

O perigo anglo-iroquês pairou ao longo dêsse eixo mais do que em qualquer outro lugar. Uma guerra ora latente ora sangrenta mantinha a população em estado de alerta: a guerra das peles. Iniciada no tempo de Champlain entre o monopólio de Fort-Orange e o dos Cem Associados, só irá ter fim dois séculos mais tarde, com

(34). — *Idem, Ibidem.*

(35). — Gustave LANCOTOT, *Position de la Nouvelle-France en 1663*. RHAF, Vol. XI N° 4, pág. 529.

(36). — Francis PARKMAN, *op. cit.*, pág. 113.

a fusão da Companhia da Baía de Hudson com a Companhia do Noroeste (37).

Nos tempos de Champlain, os iroqueses haviam sido afastados não só do rio São Lourenço, como do rio Richelieu. Foram estabelecer-se ao sul do lago George. Volta e meia, porém, invadiam o São Lourenço, descendo o Richelieu que era também conhecido como “rio dos iroqueses”. Havia necessidade de lutas numerosas para mantê-los afastados. Champlain que em 1609 acompanhou os índios aliados numa dessas guerras, no lago que tem hoje seu nome, e que lutou de novo em 1610 na foz do rio Richelieu, queixava-se da desproporção entre a parte que tomava nas lutas e a que lhe cabia nas peles. Seus competidores aproveitavam-se do comércio sem participar das lutas (38).

Até meados do século XVII, quando conseguiram organizar uma poderosa confederação, os iroqueses foram sumariamente mantidos fora da grande rede de comércio de peles. Os hurões, principais intermediários, faziam-lhes guerra; os “neutros” impediam-nos de frequentar as terras a noroeste dos Grandes Lagos; os algonquinos barravam-lhes o rio Ottawa. Ao sul, os moicanos fizeram aliança com os holandeses e dominavam o alto rio Hudson (39). Os holandeses haviam construído dois postos: um na foz do rio Hudson (Nova Amsterdão) e outro no médio curso (Fort-Orange). Não só eles, mas também os puritanos estabelecidos desde 1620 em Massachusetts pretendiam comerciar peles. Embora com portos abertos o ano inteiro, o fato de estarem afastados dos bancos de pesca colocava-os em grande dependência das peles (40). A competição e a rivalidade entre os mercadores europeus levou-os a oferecer aos índios mais do que deviam; foram imprudentes, pois com o fim de prejudicar a seus rivais, prejudicavam também a si mesmos. Os índios tornavam-se sempre mais exigentes.

Os ingleses tinham a seu favor, para oferecer, produtos de melhor qualidade, rotas favoráveis entre o rio Hudson e o lago Ontário, mercadorias mais baratas, o que redundava em preços mais altos para o castor. No tempo de Courcelles (1665-1672), os índios obtinham a mesma quantidade de mercadorias em Albany (Fort-Orange) por um castor do que em Montreal com 2 ou 3. O assunto não foi ainda objeto de um estudo profundo, mas encontra-se mencionado, com frequência nos documentos desse período (41). Os próprios franceses,

(37). — Jacques ROUSSEAU, *Le Canada aborigène dans le contexte historique*. RHAF, Vol. XVIII, Nº 1, pág. 58.

(38). — Harold A. INNIS, *op. cit.*, pág. 32.

(39). — Marcel TRUDEL, *La Nouvelle-France... op. cit.*, pág. 219.

(40). — Harold A. INNIS, *op. cit.*, pág. 34.

(41). — Léo-Paul DESROSIERS, *Frontenac et la paix...*, *op. cit.*, pág. 165-166.

“batedores de mata” e comerciantes de Montreal foram atraídos por tais vantagens. La Barre escrevia, em 1683, referindo-se aos batedores de mata: há presentemente mais de 60 dêsses miseráveis desertores em Orange, Manatte e outros postos holandeses sob o comando inglês (42). Talon escrevera antes:

“Je m’aperçois qu’ils ruinent le commerce” (43).

Nem as severas penas que proibiam a associação com hereges, inclusive a pena de morte (44), deteve os contrabandistas. Em 1715, Bégon escrevia que todos os anos 50.000 libras (pêso) passavam para os ingleses (45): prática prejudicial ao comércio metropolitano mas “muito proveitosa aos mercadores de Montreal”, os quais escapavam, dêsse modo, ao impôsto de 25% sôbre o castor, enquanto obtinham preços mais altos do que no mercado francês (46). Em 1737, a Companhia das Índias recebeu 180.000 libras de castor e Hocquart afirmou que a maior parte da produção tinha ido para Albany.

Enquanto a prática do contrabando prejudicava a Metrópole, onde a fabricação de chapéus voltara a florescer, a burguesia canadense pôde juntar alguns capitais e reerguer a indústria da madeira e a construção naval abandonadas desde os tempos de Talon.

*
* *
*

BAÍA DE HUDSON.

Durante uma das breves interrupções das incursões iroquesas, em 1653, Pierre Radisson e Médard Chouart, Sieur de Groseilliers, viajaram pelo rio Ottawa até o lago Michigan. Estabeleceram os primeiros contactos com os índios sioux, desejosos de trocar suas peles por mercadorias européias, sobretudo armas, facas, machados e fuzis. Nos anos seguintes, atingiram, pelo rio Albany, a Baía de Hudson. De volta a Quebec com milhares de libras de peles, procuraram interessar o governador pela nova região. Êsse não deu importância

(42) . — *Documents relative to the Colonial History of the State of New York*, IX, 203, citado por H. A. INNIS, *op. cit.*, pág. 53.

(43) . — Léo-Paul DESROSIERS, *Frontenac et la paix...* pág. 167.

(44) . — Editô de Versalhes, a 10 de abril de 1684. Citado por H. A. INNIS, *op. cit.* pág. 53, nota 46.

(45) . — Rosário BILODEAU, *Liberté économique et politique des Canadiens sous le régime français*. RHAF, Vol. X, Nº 1, pág. 61-62.

(46) . — Jean HAMELIN, *Économie et Société en Nouvelle-France*. Les Presses de l'Université Laval. Les Cahiers de l'Institut d'Histoire, Nº 3, s/d, pág. 49.

à descoberta, mas unicamente ao tributo elevado que exigiu dos dois aventureiros. Desgostosos, dirigiram-se a Boston onde não obtiveram o apóio almejado; só vindo a encontrá-lo em Londres.

Na Inglaterra, formaram uma Companhia de nobres e, em 1668, dois navios, o *Eaglet* com Radisson e o *Nonsuch* com Groseilliers penetravam na Baía de Hudson (47). Numa reação tardia, o governador francês enviou o jesuíta Albanel com três companheiros, desde Tadoussac, Saguenay, lago Saint-Jean, lago Mistassini, rio Rupert, baía de James. Inúmeras vezes tiveram que carregar a canoa nas costas. Por onde passavam tomavam posse das terras em nome do governador. Encontraram Radisson e Groseilliers e convenceram-nos a voltar a serviço da França. Anos depois, Radisson voltou para o lado dos ingleses (48).

Para compensar os efeitos da aliança entre os *assiniboinés* e os *cris* a favor da Companhia da Baía de Hudson, Duluth firmou paz entre essa aliança e os *sioux* (1679), no lago Superior. Essa paz facilitou o comércio das mercadorias francesas (49). Além disso, foram estabelecidos postos ao norte do lago Superior e, em 1678, construiu-se um forte nas margens do lago Nipigon com o intuito de retirar dos ingleses da Baía de Hudson a corrente de peles e atrair os índios para o sul. Numa carta a Frontenac, datada de 5 de abril de 1679, Duluth escreve:

“Si quelques François n'estoient allez au Nord, à la fin de l'année dernière, tous les sauvages dud'it lieu auroient porté les pelleteries à la baye d'Hudson”.

O comércio dos índios com a Companhia da Baía de Hudson continuava, contudo, em suas novas feitorias da James Bay. Após a construção do forte Nelson, em 1682, progrediu rapidamente. Nesse mesmo ano, catorze sócios entre os principais mercadores de Quebec, fundaram a “Companhia do Norte” com o intuito de comerciar na Baía de Hudson. Acionistas franceses investiram de tal modo que, em 1693, possuíam a maior parte do capital da companhia. A direção continuou, contudo, nas mãos dos canadenses, mormente La Chesnaye e Le Moyne. Os filhos deste último participaram intensamente nos negócios da Companhia e nas lutas contra os ingleses, não só na Baía de Hudson como na Acádia, em Terra Nova e no baixo Mississipi, entre os anos 1686-1701. Na Baía de Hud-

(47). — George P. SCRIVEN, *The Story of the Hudson's Bay Company otherwise The Company of Adventurers of England Trading into Hudson's Bay*. Washington D.C., St Anselm's Priory, 1929. pág. 6.

(48). — H. A. INNIS, *op. cit.*, pág. 47 e G.P. SCRIVEN, *op. cit.*, pág. 17.

(49). — H. A. INNIS, *op. cit.*, pág. 49.

son, uma expedição financiada por Pierre Le Moyne d'Iberville e por seu irmão, Serigny, desalojou os ingleses. Dois anos depois (1696), Iberville detinha o monopólio do comércio no Norte e o manteve até o ano 1700. Tornara-se responsável pela política canadense de conquista, política necessária ao desenvolvimento do comércio das peles (50).

No outono de 1685, cem homens partiram do rio Ottawa, alcançaram, munidos de esquis, o lago Abitibi onde passaram o inverno. Na primavera seguinte, deixaram-se levar pelas águas até a Baía de Hudson. Duas vias líquidas permitiam atingir os imensos territórios onde durante os longos meses de inverno as peles se amontoavam. Duas companhias, duas nações disputavam entre si um novo Eldorado.

* * *

CONCLUSÃO.

Durante o regime francês, na paz como na guerra, em tempo de prosperidade como em tempo de estagnação, um fator domina toda a vida da colônia, tanto política, social como economicamente: o comércio das peles. Os interesses desse comércio determinam a política indígena das alianças com os europeus e das lutas entre si. Suscitam a expansão territorial, levando "batedores de mata" ao centro do continente onde darão nascimento à nação mestiça e darão vocabulos franceses às etapas principais da rota do Oeste (51).

A classe superior formará uma poderosa oligarquia a dividir entre si os postos de peles, a ocupar a maioria das funções públicas e irá distinguir-se nas expedições militares. Imensas fortunas constituir-se-ão e desaparecerão com espantosa rapidez. Fáceis os lucros, mas imprevisíveis as flutuações do mercado. Durante todo o século XVII, é a única atividade econômica de ampla envergadura, chegando a ocupar permanentemente mais de 4.000 homens (52). Os lucros, sobretudo em início de escambo, atingem 1.000% (53); pois é freqüente obter dos nativos peles magníficas em troca de uma simples agulha, de um espelho ou de um colar de vidro colorido.

(50). — R. BILODEAU, *op. cit.*, pág. 58-59.

(51). — Jacques ROUSSEAU, *op. cit.*, pág. 58-59.

(52). — Guy FRÉGAULT, *La Société canadienne sous le régime français*. Les brochures de la Société Historique du Canada, n° 3, pág. 12.

(53). — R. DOUVILLE e J.-D. CASANOVA, *op. cit.*, pág. 170; J. HAMELIN, *op. cit.*, pág. 51.

Marcel Trudel sintetizou magistralmente a questão quando escreveu que sobre uma rede de comércio de peles enxertou-se uma colônia. Pensou-se antes naquela do que nesta (54).

* *
*

INTERVENÇÕES.

Profa. *Gilka Ferreira* (Universidade Federal de Goiás — Instituto de Ciências Humanas e Letras).

Diz que o Autor afirmou que a caracterização da Companhia dos Cem, organizada em França, em moldes feudais, pode ser observada na sua economia agrária e sua derivação.

Pergunta, pois, houve disvirtuamento, nesse sentido, devido ao comércio de peles?

*

Da Profa. *Maria Regina da Cunha Rodrigues Simões de Paula* (FFCL-USP).

Solicita dois esclarecimentos:

1). — Qual seria a importância quantitativa dos outros produtos em relação ao comércio de peles?

2). — Houve influência climática, considerando que os rios da região permanecem gelados durante quase todo o ano?

* *
*

RESPOSTAS DO PROF. GABRIEL ROY.

À Profa. *Gilka Ferreira*.

Champ'ain preocupara-se com a agricultura, mas sem resultados apreciáveis. Não lhe parece, contudo, que o comércio das peles tenha sido o principal responsável pelo desinteresse dos colonos em relação às atividades agrícolas. O clima terá sido o fator principal, pois só permitia o cultivo de produtos semelhantes aos produzidos na Metrópole. Não havendo interesse em cultivar mais do que exi-

(54). — M. TRUDEL, *La Nouvelle-France* ..., pág. 223.

gia o consumo interno, muito tempo sobrava para se dedicar a uma atividade tão lucrativa quanto a do comércio das peles. A economia agrária não ficou sendo desvirtuada, simplesmente não tinha condições para um desenvolvimento maior.

*

À Profa. *Maria Regina da Cunha Rodrigues Simões de Paula*.

Acredito que o trabalho completo responda às indagações da professora, o que o resumo apresentado não permitiu.

A posição do comércio das peles em relação aos outros produtos é de predominância total: 50 a 70% das exportações. De alguma importância era a construção naval e o comércio da madeira. Quanto ao rio São Lourenço, gelado durante quase a metade do ano, única saída para o Atlântico, convém salientar que esse era um problema sério, que muitos governadores sentiram e tentaram solucionar. D'Avaugour propôs a criação de um forte francês no rio Hudson. Em 1666, Talon sugeriu a compra de Nova Amsterdão. Não lhe chegara a notícia de que os ingleses a haviam transformado em Nova York, dois anos antes. Callières, quando governador de Montreal, planejou tomar Nova York pelas armas. Embora o transporte fôsse mais fácil e mais rápido usando raquetas e trenó sobre o rio gelado, o país sentia-se isolado do mundo exterior desde fins de novembro até abril.

O COMERCIANTE JOÃO NUNES (*).

SÔNIA APARECIDA SIGUEIRA.

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

A documentação inquisitorial referente ao Brasil do século XVI inclui os processos de João Nunes (1). Nestes processos, existe importante material — incompleto embora — para uma história biográfica.

O estudo dessa vida deixa entrever certos aspectos da vida colonial. Mostra um tipo de homem por excelência característico do seu tempo: um agente da colonização. João Nunes: contratador, mercador, senhor de engenhos.

Nascido em Castro Dairo, bispado de Lamego, era João Nunes filho de Manuel Nunes, mercador e lavrador e de Lucrecia Rodrigues, cristãos-novos. Solteiro, com a idade aproximada de 45 anos ao tempo da Primeira Visitação da Bahia, recebera ordens menores em sua terra. Declarou ao Santo Ofício ter três irmãos: Henrique Nunes, Diogo Nunes (2) e Antônio Nunes, e duas irmãs, Branca Nunes, casada no Pôrto com Luís Mendes, e Florença Nunes ao tempo ainda solteira, morando com os pais (3).

Mercador, arrematador de contratos do pau-brasil e de Angola, senhor de dois engenhos na Paraíba, era dono da respeitável fortuna de 200 mil cruzados.

Figura suspeita a muitos dos moradores de Pernambuco pela comunicação que mantinha com os cristãos-novos e pelo cargo de tesoureiro da clandestina congregação judaica que ali existia, era

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

(1) . — ANTT, *Inquisição de Lisboa, processos* nº 885, 1491 (este tem segunda via, no proc. nº 88) e 12.464.

(2) . — Diogo Nunes foi também processada na 1ª Visitação de Pernambuco, por ter afirmado não ser pecado a fornicação simples. ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. nº 6.344.

(3) . — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 1.491 (2ª sessão dos interrogatórios do réu).

respeitado por outros por ter custeado as guerras da conquista da Paraíba, ter participado delas, e por exercer o cargo de mordomo da confraria do Santíssimo Sacramento, uma das principais da terra.

Aos 15 de março de 1592, o cristão-nôvo João Nunes foi prêso por Heitor Furtado de Mendonça, na Primiera Visitação da Bahia, e aos 30 de maio do mesmo ano, remetido com os autos de suas culpas para a Inquisição de Lisboa, onde o Conselho Geral examinando seus papéis achou tais culpas improcedentes. Fundamentalmente fôra acusado de mau cristão e de ter desrespeitado o Crucifixo, conservando-o em lugar impróprio.

João Nunes foi sôlto em Lisboa sob a fiança de 4.000 cruzados, enquanto o Visitador do Brasil procedia a novas investigações sôbre sua vida.

Aos 4 de fevereiro de 1595 obteve do Conselho Geral do Santo Offício licença para ir à Côrte pelo prazo de 4 meses para tratar de seus interêsses no atinente ao contrato do pau-brasil e Angola. Em Madrí permaneceu até setembro de 1596. Em agosto de 1597 o Conselho Geral, por ordem do rei, reviu seu processo. Foi-lhe devolvida a fiança, levantado o seqüestro dos bens, e autorizada a volta para o Brasil. O Santo Offício julgara injusta sua prisão.

Em Pernambuco, a última informação que se tem de João Nunes data do período holandês — 1643 — quando aparece entre os arrematadores de direitos.

1. — *João Nunes: o grande mercador na sociedade colonial.*

Na Vila de Olinda, onde morava, João Nunes era figura de grande projeção social.

Entre seus amigos incluíam-se os homens mais importantes da administração da terra, e alguns dos mais ricos. Cristãos-velhos e cristãos-novos. Leigos e eclesiásticos. Alguns exemplos: homens da governança de Olinda, como os cristãos-velhos Antônio e Álvaro Barbalho (4); Duarte de Sá, também cristão-velho e dono de fazenda em Santo Amaro (5); Lopo Soares, da câmara de Olinda que se intitulava

“um dos melhores amigos de João e Diogo Nunes” (6);

(4). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. n.º 885.

(5). — Na Mesa da Visitação declarou-se amigo de João Nunes e “ter recebido dêle muitas amizades”. *1.ª Visitação do Santo Officio às partes do Brasil. Denunciações de Pernambuco*. 1593-95 (São Paulo, 1929), pg. 228.

(6). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. n.º 1.491.

Rui Lopes e Antônio da Fonseca Cabral, escrivães da Vila (7); Martins de Freitas de Azevedo, alcaide-mor de Pernambuco (8); Gaspar Carneiro, que foi Provedor-mor da capitania de Pernambuco (9); Antônio Lopes, que fôra Escrivão do Eclesiástico de Pernambuco, Itamaracá e Paraíba (10). Diziam-se ainda das relações de João Nunes, o clérigo de missa Pe. Simão Proença, cristão-velho (11), e os senhores de engenhos e fazendas Cristóvão Paes (12), Cristóvão Vaz de Bom Jesus (13), Diniz Bravo e Diogo Lopes Ulhoa (14). Inegavelmente João Nunes escolhia suas amizades entre aqueles que poderiam ser pontos de apóio para a afirmação de seu poder. Além da amizade, favorecia-os com dinheiro. O Ouvidor da Capitania de Pernambuco, Jorge Camelo, era muito amigo de João Nunes, devia-lhe dinheiro, comiam e bebiam juntos (15). O Ouvidor do Eclesiástico, o cristão-nôvo Diogo do Couto, também

“tinha recebido empréstimos e amizades do dito João Nunes, de letras que lhe tem passado de créditos de direito”.

as quais o informante, Antônio Barbalho, duvidavam fôsem pagas (16). Parece óbvio que João Nunes comprava a liberdade de seus movimentos, porque a outros não titubeara em processar por dívidas, como a seu primo Jerônimo Rodrigues, morador em Itamaracá, que se declarava empobrecido por dívidas insolvidas (17).

Depois dos amigos, num segundo círculo, agrupavam-se em torno de João Nunes homens que na Colônia estavam a seu serviço. Entre êstes, o destaque para Francisco Madeira, para seus criados Mateus Lopes e Fabião Rodrigues, que declararam ter passado a maior parte do tempo em que estavam a serviço do comerciante

“em outras partes, fóra de Pernambuco, em serviços e negócios do dito João Nunes, por seu mandado” (18).

(7). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. nº 885.

(8). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. nº 1.491.

(9). — *Idem*.

(10). — *Idem*.

(11). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 885.

(12). — Senhor do engenho de Santo Antônio na várzea do Capibaribe. Melo cristão-novo. *Idem*.

(13). — Senhor de 2 engenhos no Cabo de Santo Antônio. *Denúncias de Pernambuco*, pg. 199.

(14). — Proc. 885 cit.

(15). — Denúncia de Luís Gomes. *Denúncias de Pernambuco*, pg. 248.

(16). — Denúncia do Pe. Simão de Poença in ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. nº 885.

(17). — *Ibidem*.

(18). — Denúncias de Mateus Lopes e Fabião Rolz in proc. 885 cit.

Manuel Ribeiro servia de ligação de João Nunes com seu irmão Henrique Nunes, mercador e lavrador em Lisboa, e às suas ordens participava do tráfico de Angola (19). Diogo Nunes, irmão de João Nunes estava indiscutivelmente a seu serviço, pois escrevia-lhe em 1592 nestes termos:

“... faça suas contas e mas mande trasladadas... e feito isso se achar que há dinheiro para eu pagar o que devo no Brasil, me dê dívidas para eu as cobrar, e com elas pagar a quem devo” (20).

Lourenço Teixeira — irmão do meirinho da Alfândega Martim Gonçalves Teixeira — servia no trato de Angola, não tinha opinião muito boa sobre o patrão João Nunes, pois acusava-o de

“roubador das fazendas dos homens” (21).

João Nunes era um homem fabulosamente rico para a Colônia do seu tempo. Sua fortuna era avaliada em 200.000 cruzados (22). O governador dêle emprestava dinheiro para as necessidades da conquista, como o fizera nas guerras da Paraíba, para as quais João Nunes concorrera com 6.000 cruzados (23).

Muitos dependiam dêles, principalmente os cristãos-novos. Era sabido que na capitania de Pernambuco todos os novos conversos obedeciam a João Nunes, e em tôdas e quaisquer coisas a êle logo se remetiam, consultavam, e faziam o que êle dizia (24). Talvez por isso fôsse chamado de judeu (25), de rabi da lei dos judeus (26), de grande judeu (27).

(19) . — Denúncia de Antônio Batalha in *Denúncias de Pernambuco*, pg. 204.

(20) . — Traslado de Carta escrita por Diogo a João Nunes quando êste se achava na Bahia, in proc. 885 cit.

(21) . — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 1491.

(22) . — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 885. “Diálogos das Grandezas do Brasil” ed. Rodolfo Garcia (Bahia. 1956) nota 8 ao 3º Diálogo, pg. 199.

(23) . — “Logo mandou ao capitão Pero Lopes fizesse rol do que havia mister para o provimento de 100 homens em seis meses, e feito e somado em 6.000 cruzados, os mandou logo tomar e repartir pelos mercadores que tinham as cousas necessárias, aos quais se satisfazia com créditos de João Nunes, mercador”. In *Sumário das Armadas que se fizeram e guerras que se deram na conquista do rio Paraíba*. “Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro”, T. 36 p. 46. Salvador (Frei Vicente do), *História do Brasil*, 5ª ed. pg. 275. Almeida Prado (J.F. de), *A conquista da Paraíba* (São Paulo, 1964) pg. 286-7.

(24) . — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. nº 885.

(25) . — *Denúncias de Pernambuco*, pg. 37.

(26) . — Denúncia de Belchior Mendes de Azevedo. *Primeira Visitação do Santo Ofício às partes do Brasil. Denúncias da Bahia*. (São Paulo. 1925), pg. 449.

(27) . — *Denúncias de Pernambuco*, pg. 37 e 478.

O dinheiro dava-lhe poder. Todos na Colônia o admitiam. As informações ao Santo Ofício foram explícitas:

“por quanto êle é muito poderoso, e tem dinheiro, todos em Pernambuco fazem o que êle manda” (28).

Homem de grande ascendência social, João Nunes estava consciente do poder anômalo que possuía. Seus comportamentos na sociedade constituíram, por si sós, desafios à manutenção integral dos valores metropolitanos.

Desafiou os padrões sociais e morais, quando decidiu-se a viver publicamente amasiado com Francisca Ferreira, tomando-a a Manuel Ribeiro de quem se apossou também da fazenda (29). Pouco ligou ao grande escândalo que isso causou na Vila de Olinda (30). Apoiado no seu dinheiro tratou de fazer anular tal casamento.

“Não quero dar a Manuel Ribeiro sua mulher nem lha hei de dar e nem Jesus Cristo lhe pode valer para eu lhe dar” (31).

E não deu. Encarregou do negócio Fabião Rodrigues (32) que o conseguiu dada a boa vontade do Ouvidor Jorge Camelo (33). Tão pouco devolveu o dinheiro do marido, não obstante as promessas que lhe mandara fazer para que sustasse a querela de adultério que Manuel Ribeiro iniciara. Êste foi, isto sim, trancafiado na cadeia por ordem do Ouvidor.

Durante a Visitação realizada em 1591, pelo Ouvidor do Eclesiástico Lic. Diogo do Couto, tais foram as denúncias sobre o amasiamento de João Nunes que êle viu-se constrangido a prendê-lo

“por amancebado e contumaz reincidente nêsse pecado de estar amancebado depois de muitas admoestações” (34).

No entanto realizou tal prisão de maneira pouco usual. Não houve autos de prisão, mandados ou escritos, apenas ordem verbal. João Nunes foi

(28). — Denúncia de Beatriz Nunes in ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 885.

(29). — Denúncia de Belchior Mendes de Azevedo in proc. 885 citado e denúncia de Antônio Batalha in *Denúncias de Pernambuco*, pg. 204.

(30). — “Cousa que nesta terra deu muito espanto porquanto se sabia serem casados a dita Barreta com o dito seu marido e como tais terem vivido muito pacificamente”. *Denúncias de Pernambuco*, pg. 204.

(31). — *Denúncias de Pernambuco*, pg. 249.

(32). — Denúncia in ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. nº 1.491.

(33). — *Denúncias da Bahia* (1591) pgs. 449, 535, 557. *Denúncias de Pernambuco*, pgs. 204, 248, 301 a 305.

(34). — *Denúncias de Pernambuco*, pg. 305.

“logo solto após intercessão dos padres da Companhia”! (35)

João Nunes quando o entendia vestia-se de gorgorão, tafetá e veludo brocado, usando espada à cinta (36), sem que lhe tivesse sido feita qualquer permissão para trajar-se à lei da nobreza. Promovera-se socialmente porque tinha dinheiro. Arrastava em pós de si um séquito de criados. E ninguém contestava.

João Nunes em sua vida desafiava padrões religiosos. A princípio, parece ter buscado o duplo *status* do cripto-judaísmo, desviando-se logo a seguir para um hebraísmo mais ousado que o fazia desprezar as cautelas e deixar de manter os exteriores de um bom cristão. Homem importante na sociedade, todos anotavam suas ações e suas palavras, principalmente na vida religiosa para a qual havia grande sensibilidade nos espíritos. Choviam as críticas. João Nunes era um mau cristão: portava-se mal na igreja, conversando como se estivesse na praça. Isso, quando ia, porque seu absentismo às obrigações da missa e pregações era flagrante (37). Respondia friamente às observações que lhe faziam nesse sentido.

Embora não fôsse costume vestir-se bem, uma quinta-feira santa enfrentou a opinião pública da Vila exibindo-se

“todo vestido de novo, de festa” (38)

num dia de penitência, para os cristãos. Cumpria mal as obrigações de confessar e comungar (39). Diogo do Couto acusa-o de pouco curioso de entrar nas confrarias e esmolar para elas (40). Isso não obistou que o elegessem mordomo da Confraria do Santíssimo Sacramento, das principais de Pernambuco. Era um homem importante.

Sua vida de comerciante devia ser para êle mais valiosa que as práticas religiosas, pois não respeitava os domingos, nêles trabalhando nas suas contas. No entanto, a principal acusação que pesou sobre João Nunes no campo do Cristianismo, foi a de ter um Crucifixo em seu quarto

“metido num servidor onde fazia suas necessidades corporais”.

(35). — *Ibidem*.

(36). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 885.

(37). — Denúncias de Jorge de Almeida, de Cristóvão Pais, de Alvaro Fernandes, de Antônio Barbalho, de Alvaro Barbalho e do Pe. Simão de Proença in proc. 885 cit. Denúncias do Pe. Pero Cabral, João da Rosa, Mateus de Freitas de Azevedo, Alvaro Velho Barreto, Antônio Batalha e Lopo Soares in proc. 1.49 cit.

(38). — Proc. 885 cit.

(39). — Denúncia do Pe. Simão Proença in proc. 885.

(40). — *Denúncias de Pernambuco*, pg. 306.

A fama correu Pernambuco e chegou à Bahia. Tôdas as 32 denúncias feitas ao Visitador da Inquisição em Salvador sôbre João Nunes relataram o caso numa insistência monótona. Vira a imagem do Crucificado um pedreiro, Pedro da Silva, ao realizar reparos na casa do comerciante. Idênticas acusações tinham sido levadas ao Ouvidor do Eclesiástico, Diogo do Couto. O resultado foi a prisão do pedreiro, e ausência de investigações sôbre a verdade. Pedro da Silva saindo do cárcere, interrogado por Mateus de Freitas de Azevedo, declarou:

“a verdade era como lhe tinha dito, mas que como êle o prenderam e era pobre, e prêso não ganhava de comer nem tinha que gastar, lhe fôra necessário desdizer-se por remir suas necessidades” (41).

O pedreiro calou-se. Correu pela Capitania que aceitara de João Nunes a peita de 40 mil réis para não mais falar. Logo depois adoeceu na fazenda do cristão-nôvo Fernão Soares, e acabou falecendo no Hospital da Misericórdia da cidade. Instalou-se a desconfiança. Muitos presumiram que o dito pedreiro tivesse sido envenenado por ordem de João Nunes. Também não houve, apesar das murmurações, quaisquer diligências em nenhuma das Ouvidorias (42).

João Nunes desafiava as ordens régias: largo de consciência nos negócios, era pública sua qualificação de onzeneiro (43). Foi acusado de ter feito onzenas cruéis com Cristóvão Vaz do Bom Jesus, Filipe Cavalcanti, o florentino, Cristóvão Lins, o alemão (44). Negócio ilícito, certamente proibido pelas leis portuguesas. Fazia as onzenas com tal naturalidade que seu amigo Cristóvão Vaz julgava que João Nunes não via nelas pecado ou culpa. A explicação parece-nos outra: João Nunes estava convencido de que tudo podia por ser rico. Isso ficou patenteado nos conselhos que deu a João da Rosa, quando êste, desgostoso com a fama de que gozavam na Vila os oficiais da Justiça, de se venderem por dinheiro e peitas, quis deixar o ofício de tabelião do público judicial:

(41). — *Idem*, pg. 68.

(42). — O Visitador do Santo Officio instaurou tais diligências, mas nada apurou além da causa da morte, declarada pelo cirurgião Gaspar Roiz: opilação e hidropsia. ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 1.491.

(43). — Onzeneiro, explicou Brandônio a Alviano nos *Diálogos das Grandezas*, era o mercador que comprava e pagava na hora a mercadoria, e antes de recebê-la revendia a prazo menor que 1 ano, com mais de 85% de acréscimo (*Diálogo das Grandezas do Brasil* ed. cit. 3º diálogo, pg. 169).

(44). — *Denúncias de Pernambuco*, pg. 199. Acusam-no também de onzeneiro, Antônio Batalha, Luís Gomes, Antônio do Souto, Diogo do Couto, Pero Lucas e Filipe Luís, nas mesmas *Denúncias*, respectivamente a pgs. 204, 249, 262, 306, 308 e no proc. 1.491 cit.

“que se desenganasse, que neste mundo agora desde o porteiro até o Papa todos assim o fazem e assim corria tudo” (45).

Esse mandonismo e esses comportamentos de João Nunes têm explicações que residem no seu grande poder econômico. Figura singular na constelação social da Colônia, desmesura-se. Por que? Mercê do tráfico.

* *
*

2. — João Nunes: *homem do Atlântico*.

João Nunes estava ligado ao tráfico do pau-brasil, do açúcar e de Angola, como contratador que era.

Homem do Atlântico. Participava daquela investida que as classes econômicas européias lideradas por Portugal realizavam desde o século XV em direção aos mercados ultramarinos (46). Membro de uma nova classe intercontinental, burguesa, comercial e atlântica que se edificava e forçava a sua ascensão social.

Homem do Tráfico, fazia parte daquela grande burguesia que, anichada nas bordas do Grande Mar, acionava a expansão econômica dos países ibéricos nos anos da Modernidade. Burguesia portuguesa, de conexões internacionais.

João Nunes possuía capital mobiliário. 200.000 cruzados era a fortuna que lhe atribuíam. Inverteu-o no comércio. Os capitais preferiam o comércio (47). Mercador de açúcar, contratador do pau-brasil e de Angola, João Nunes associava sua pessoa e suas relações econômicas e familiares ao capitalismo régio. Teoricamente mantinha-se ainda, no fim do século XVI, o caráter patrimonial do ultramar. Resíduo medieval este, que tornava o comércio monopólio do rei. No entanto, o especial interesse do soberano no concurso de firmas e consórcios de mercadores portugueses ou estrangeiros, levava-o a associar ao capitalismo régio, capitais particulares. A exploração das rotas atlânticas tomava a feição de empresas de caráter burguês. O velho com muito de novo.

(45). — Denúncia de Belchior Rosa in ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 1.491.

(46). — V. a respeito: Nunes Dias (Manuel), *O capitalismo monárquico português* (Coimbra, 1964).

(47). — A conjuntura econômica do século XVI, com sua alta de preços e salários, gerara um aumento de lucros e propiciara acúmulo de capitais. Hamilton (Earl J.), *El florecimiento del capitalismo y otros ensayos de historia económica*. Trad. in “Revista de Occidente” (Madrid, 1948).

Mercador de açúcar. Contratador. Através do sistema de contratos o rei associava-se ao mercador na esfera dos negócios: na composição dos preços, nos ganhos. A exploração e venda do pau-brasil era ainda em 1618 apontada no *Diálogos das Grandezas* como um meio de enriquecer (48). O contrato de Pernambuco esteve arrendado entre 1584-1594 por 20.000 cruzados ao ano. A Paraíba, recém-fundada, teve seu contrato arrendado por 40.000 cruzados (49). As oportunidades de negócios cada vez mais numerosos e importantes multiplicavam-se paralelas à alta de preços do açúcar (50) e à sua procura nos mercados da Europa Ocidental.

João Nunes participava do tráfico ligado a uma constatação familiar onde apareciam os nomes de seu irmão Henrique Nunes, lavrador e mercador em Lisboa (51), de seu cunhado Luís Mendes morador no Pôrto (52), de seus primos Guilherme Rodrigues e Cosmo Rodrigues, mercadores em Viana do Lima e Viseu, de Rui Nunes, da família dos Ximenes (53) morador em Antuérpia (54). Parentes e associados comercialmente. Todos burgueses e cristãos-novos.

João Nunes estava ligado por interesses ao grupo dos judeus portugueses radicados em Amsterdão (55), aos quais se pretendeu atribuir o desenvolvimento do comércio dessa cidade e sua projeção internacional (56). João Nunes, elo de uma corrente familiar estendida entre os bordos do Atlântico.

(48). — "...consistem em seis cousas com as quais seus povoadores se fazem ricos, que são estas: a primeira, a lavoura do açúcar; segunda, mercancia; terceira, pau a que chamam de Brasil; quarta, os algodões e madeiras; quinta, lavoura de mantimentos; sexta, criação de gados. *Diálogos das Grandezas do Brasil*, ed. cit., 3º Diálogo, pg. 149-150.

(49). — *Diálogos das Grandezas do Brasil*, 3º Diálogo, nota 12, pg. 201 da ed. citada.

(50). — Um exemplo da elevação do preço do açúcar em Lisboa, citado por Mauro: preço da arroba em 1535: 500 rs; 1560-70: 1.400 rs; 1582: 1.850 rs; 1610: 12.020 rs. Mauro (Frédéric), *Portugal et l'Atlantique au XVI e siècle*. (Paris. 1957). pg. 170-1.

51). — "Irmão mais velho de todos, com o qual tem o principal trato de suas mercadorias". ANTT, Inquisição de Lisboa, proc. n.º 12.464.

(52). — Casado com Branca Nunes. Proc. 885.

(53). — Irmão de Fernão Ximenes, fundador de uma verdadeira dinastia burguesa.

(54). — Com uma filha desse Rei Nunes, Ana Ximenes, casou-se Simão Rodrigues de Évora. Ambos aparecem associados em 1593 no contrato da pimenta. Gentil da Silva (J.), *Stratégie des affaires a Lisbonne entre 1595 et 1607*, (Paris, 1956) pg. 4. Kellenbenz (Hermann), *Sephardim an der unteren Elbe* (Wiesbaden, 1958) pg. 480

(55). — Os marranos de origem portuguesa radicaram-se em Amsterdão a partir de 1597 com os Franco Mendes, os Lopes Homem. Passaram a constituir por muito tempo a maioria da população portuguesa da cidade. Remédios (J. Mendes dos), *Os judeus portugueses em Amsterdão* (Coimbra, 1911).

Ao se estabeleceram em Amsterdão deixavam os cristãos-novos para trás, em Lisboa e Pôrto, parentes ou correspondentes que, eventualmente, vinham a emprestar sua mediação para o tráfico do açúcar no Brasil (57). Essa deve ser a explicação da presença dos irmãos João e Diogo Nunes em Pernambuco, produzindo e traficando açúcar.

Se o acesso aos portos peninsulares tornava-se difícil, em razão de represálias espanholas, utilizando-se das escalas insulares, o comércio persistia, com tendência ao estabelecimento, desafiando as restrições régias de comunicação direta entre o Brasil e a Holanda, graças à colaboração dos cristãos-novos. Daí a importância para o conhecimento da vida colonial do esclarecimento das relações familiares dos comerciantes portugueses aqui radicados, ou estantes, com os sefardins dos Países-Baixos.

João Nunes já devia ter vindo rico para o Brasil. Apoiado no pequeno grupo de hebreus ricos (58) que financiavam a expansão atlântica, uma vez estabelecido no Brasil continuou o intercâmbio anterior com as praças do norte da Europa. Seu comportamento deve ter sido semelhante ao de outros agentes de casas comerciais ou de contratadores que ao chegarem canalizavam capitais em mercadorias ou créditos, e assim nutriam a economia colonial ibérica. Esses capitais o açúcar prometia indenizar. A circulação de urcas flamengas facilitava os transportes e mantinha os contactos de além-mar.

João Nunes aumentou seus capitais. Tornou-se um grande burguês, como em geral buscavam ser os cristãos-novos, na medida em que isto sinonimizava riquezas e a riqueza, proteção, auto-defesa, condições favoráveis de subsistência num mundo em que era constante a intolerância. Riqueza que redundaria em aumento de importância pessoal, em eventuais benesses e mercês. Em ascensão social.

* *

*

(56). — "Tal como um sol, Israel se eleva sobre a Europa: por toda a parte onde ele aparece, vê-se uma vida nova surgir, enquanto que, nos lugares que ele deixa, tudo o que havia até então florescido minguava e emurchesse". Sombart (W.), *Les juifs et la vie économique* (Paris, 1923), pg. 33.

(57). — Ver a respeito: França (Eduardo d'Oliveira), *Presença de Flandres no Atlântico e Presença de Flandres na Bahia* in "Anais do Museu Paulista" (São Paulo, 1963), T. XVII, pgs. 134-149 e 150-173 respectivamente.

(58). — Sayous, utilizando-se dos Cadernos de Impostos de Amsterdão, mostrou a porção das fortunas judias. Em 1631 entre os holandeses havia

3. — João Nunes: empresário colonial.

João Nunes tendo reproduzido capitais no tráfico do Atlântico, demandou nova aplicação para êsses capitais. Buscou criar novas fórmulas empresariais. Optou pela colonialização que ao tempo se configurava como

“desdobramento e superação da atividade até então essencialmente marítima e mercantil que caracterizara a expansão ultramarina” (59).

Aumentava a importância do açúcar na vida comercial atlântica. A burguesia europeia interessada na afluência contínua do açúcar para seus mercados decidira inverter capitais na criação de engenhos. Engenhos que assegurassem a produção da mercadoria nas fontes coloniais. Havia uma complementação de interesses dos dois lados do Atlântico. João Nunes, exemplar típico de homem do Atlântico, tornou-se senhor de engenhos. Passava João Nunes de um plano para outro: do domínio econômico do mar para o domínio econômico da terra. Os denunciadores da Inquisição atribuíam-lhe, c. 1593, o senhorio de dois engenhos na Paraíba: um moente e corrente, outro em acabamento (60). João Nunes enraizara-se na terra, adquirindo engenhos e prestígio social. Esse arraigamento era anomalia num tempo em que o desamor era a tônica geral (61). Tornou-se, além disso, figura essencialíssima por deter o contrato

88 com mais de 100.000 florins, 218 entre 50 e 100.000, 584 entre 25 e 50.000; entre os judeus, 2 entre 50 e 100.000, 1 entre 30 e 50.000, 1 entre 25 e 30.000, 3 entre 20 e 35.000 e 48 com mais de 1 milhão. Sayous (A. E.), *Le rôle d'Amsterdam dans l'histoire du capitalisme commercial et financier* in “*Révue Historique*” (Paris, 1938) n° 183, pg. 262.

(59). — França (Eduardo d'Oliveira), *Colonização e cristãos-novos* in “*Anais do V Simpósio Nacional de Professores Universitários de História*” (Pôrto-Alegre, 1967) pg. 181.

(60). — Pelo processo de João Nunes sabemos que era sua apenas a metade dos engenhos. A outra metade pertencia a Henrique Nunes, de Lisboa. João Nunes, diante do Santo Ofício declarava-se apenas mercador (ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 885) e seu irmão, Diogo, senhor dos referidos engenhos (ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 6.344). No entanto em carta dêste para João Nunes, incluída no inventário dos bens seqüestrados a João Nunes, Diogo declarava sua condição de feitor do irmão. ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. n° 1.491.

(61). — Regista-o, por exemplo, os *Diálogos das Grandezas do Brasil*: “...porque se ajunta o cuidar cada um dêles que logo em breve tempo se hão de embarcar para o Reino, e que lá hão de ir morrer, e não basta a desenganá-los desta opinião mil dificuldades que, a olhos imprevistos, lhe impedem pode-lo fazer”. *Diálogo 1º da ed. cit.*, pg. 39. Cristão-novo que era, despachado pelo Santo Ofício em Lisboa, o pedido imediato de João Nunes foi o de voltar para o Brasil. (ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 1.491). Devia ser dos poucos senhores de engenho que carregavam seus açúcares por conta própria.

de Angola. Dêles dependiam os engenhos, pois sem escravos não haveria açúcar. Nem lavouras (62). Nem extração do pau-brasil.

Senhorio de engenho, João Nunes garantia a produção do açúcar, ocupação reputada no consenso do tempo, como maior que as das minas de ouro e prata (63). Engenho exigia capital

“porque um engenho dos de água... faz de despesa feito e fabricado, ao redor de 10.000 cruzados pouco mais ou menos” (64).

Sua fazenda permitia-lhe ainda ser contratador dos negros de Angola (65). Por êsse motivo João Nunes tornara-se um dos elaboradores de uma orgânica sócio-econômica intercontinental. Enlaçavam-se os dois bordos do Atlântico sul. A manutenção da navegação era, para a África, condição de sobrevivência (66).

O arremate dêsse contrato de escravos parece reafirmar a ligação de João Nunes com os Ximenes de Lisboa-Antuérpia, que tinham contratado o comércio de Angola desde 1582 até 1619 (67). Nesse comércio entra o tráfico de escravos. O apóio econômico dêsse grupo de mercadores deve ter sido a razão pela qual João Nunes pôde continuar seus negócios como contratador, embora com a fazenda seqüestrada pela Inquisição, durante os anos em que ocorreu seu processo no Santo Ofício (68).

O comércio de negros era um dos suportes da economia colonial, porque o escravo era um componente do sistema de produção.

(62). — “... todos fazem suas lavouras e grangearias com escravos... que para êsse efeito compram a subido preço; e como ô de que vivem é sômente do que grangeam com tais escravos, não lhes sofre ânimo ocupar a nenhum dêles em cousa que não seja tocante à lavoura...” (*Diálogos das Grandezas do Brasil* ed. cit. 1º, pg. 39).

(63). — *Idem*, pg. 33.

D. Diogo de Menezes escrevia da Bahia ao Rei aos 22.4.1609: “Cria-me V. M. que as verdadeiras minas do Brasil são açúcar e pau-brasil, de que Cópia do I.H.G. apud nota 4 ao 1º *Diálogo*, op. cit., pg. 78-9., V.M.tem tanto proveito sem lhe custar de sua fazenda um só vintem”.

(64). — *Diálogo* 3º, op. cit., pg. 163.

(65). — Supomos ter sido detentor do referido contrato entre 1591 e 1597, pelo menos, pois ao ser preso na Bahia pela Inquisição já se referia a êle. Pela Côte andou até meado de 1597 tratando de assuntos referentes a essa concessão. ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. n.º 885. Sabemos, de outro lado, que Pero de Sevilha teve o contrato até 1591 e o governador João Rodrigues Coutinho a partir de 1601. Scelle (G.), *Histoire de la traite négrière aux Indes de Castille* (Paris, 1906).

(66). — O quadro de Angola mais pobre, vivendo da exportação de escravos, foi descrito por Wyndham (H.A.), *The Atlantic and Slavery* (Londres, 1935).

(67). — Denucé (J.), *L'Atlantique au XVIe siècle*, pg. 52-3 apud França (Eduardo d'Oliveira), *Angola e Bahia in “Anais do Museu Paulista”, t. cit., pg. 239*. Em 1615 era correspondente dos Ximenes em Pernambuco e em nome dêle recebia escravos Antônio Nunes, o irmão ‘mais moço de João Nunes.

(68). — Preso na Bahia aos 15 de março de 1592, solto em Lisboa aos 11 de agosto de 1597. ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 12.484.

Basta lembrar que em 1616 o valor dos escravos do tráfico africano ultrapassava três vezes o orçamento da Colônia (69). Sua renovação era um imperativo constante. Após 7 anos tinham-se desgastado e deviam ser repostos (80). Os engenhos trituravam capitais, consumidos, principalmente, na eterna reposição de braços ou no aumento do número dêles.

Fornecendo meios de funcionamento dos engenhos, portanto, financiando a produção do açúcar, João Nunes configurava-se um dos mais importantes agentes da colonização.

*

4. — João Nunes: “reconstrutor” da sociedade colonial.

Compunha João Nunes a figura de um empresário colonial no comércio e nos engenhos. Um dos organizadores da vida econômica.

Sua mentalidade transparece nos papéis inquisitoriais, compósita de traços judeus, burgueses, de características empresariais. A prudência do burguês, aliada à poupança do judeu levavam-no a andar mal vestido

“de baeta safada e com os cotovelos rotos” (71).

As denúncias feitas contra êle na Bahia e em Pernambuco pintam-no como sagaz, astuto, manhoso, ardiloso e de muito saber (72). “Homem de pouco porfiar” testemunhou seu criado Fabião Roiz. Homem de ação, evidentemente. Implacável com seus credores. Referindo-se a um dêles, na Ilha de Itamaracá João Nunes afirmou que

“nem Deus lhe havia de valer”.

Disso foram testemunhas Antônio de Carvalho e Heitor Rodrigues (73).

Seu senso prático não o abandonou ainda quando prêso pela Inquisição na Bahia. Do cárcere, mandou recado a Francisco de Sousa, governador do Estado, que arrecadasse para si 744\$000 de

(69). — Livro 1º do *Governo do Brasil*, (Rio de Janeiro, 1958) pg. 67.

(70). — Cardim (Fernão), *Tratados da Terra e Gente do Brasil* (2ª ed. 1939), pg. 283.

(71). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 885.

(72). — *Denúncias da Bahia* (1951) pgs. 448, 513, 519, 524, 525, 531, 535, 536, *Denúncias de Pernambuco* (1593-5) pgs. 34, 37, 42, 43, 68, 92, 154, 199, 204, 214, 228, 249, 250, 262, 300 a 311.

(73). — *Denúncias de Pernambuco*, pg. 92.

112 peças de escravos vendidas em Pernambuco a Miguel Fernandes e a João Paes. Ao mesmo tempo mandava perguntar ao cristão-nôvo Diniz Bravo, ou a Diogo Lopes Ulhoa, informações sôbre uma provisão real suspendendo os confiscos aos cristãos-novos presos pela Inquisição (74). Naturalmente seu comportamento diante do Visitador devia ser racional. João Nunes desejava pesar prós e contras antes de agir. Cálculo de comerciante, ou astúcia de judeu?

O certo é que a explicação do desmesuramento da figura de João Nunes reside no econômico, no poder do dinheiro em cenário onde não havia muitos homens tão ricos.

Seu pêso econômico é ponderável, embora ostensivamente seu poder não fôsse politicamente válido. Enriquecido num clima em que a riqueza era critério de importância social, João Nunes ainda não encontrava aceitação unânime. Talvez porque os colonos desconfiassem de seu marranismo ou invejassem seu dinheiro. O poder aquisitivo de seu dinheiro. João Nunes tinha escravos: tinha portanto, o domínio da sociedade. Tornou-se cada vez mais intrometido. Sucederam-se os desafios.

Desdobramento dêsses desafios, a passagem de João Nunes pelo Santo Ofício. As acusações que lhe fizeram foram respondidas às suas ousadias. No entanto João Nunes no Tribunal da Fé continuou agindo como homem rico, cômico de seu próprio poder, sem esquecer, por momento sequer, sua função de empresário.

No Brasil e na Metrópole, soube usar sua fortuna e seu poder. Decidira o Visitador mandá-lo para a sede do Santo Ofício, em Lisboa. Nestas condições, entregue em princípios de junho a um mestre de navio — urca flamenga — que devia conduzi-lo aos cárceres da Inquisição metropolitana, João Nunes peitou o referido mestre em 300 cruzados para que êle o deixasse andar quatro ou cinco dias por Lisboa, negociando seus papéis e pondo sua vida em ordem antes de entrar no Santo Ofício. O mestre concordou, apenas, por precaução, estêve colado a êle durante todo o tempo. Parece que nesse interregno João Nunes tomara as providências adequadas para assegurar o bom andamento dos seus negócios, tanto assim que acreditavam os cristãos-novos de Pernambuco que isto foi a causa dêle sair solto e livre (75). Seu dinheiro proporcionara-lhe em Lisboa a liberdade relativa embora, pelo tempo necessário para alertar amigos que ajudaram-no a mover a Côrte. Comprou-a com o dinheiro que tinha, com a lembrança da imprescindibilidade de sua presença no mundo colonial.

(74). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 885.

(75). — Aviso nº 1 dado por Bento Teixeira aos Inquisidores de Lisboa. ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. nº 6.363.

O Conselho Geral do Santo Ofício, em carta a Heitor Furtado de Mendonça, ainda no Brasil, censurara já a prisão de João Nunes:

“As culpas de João Nunes foram vistas pelos Inquisidores e deputados e pareceu a todos os votos que não eram bastante para estar prêso por defeito de prova, e no Conselho se confirmou este despacho, e foi sôlto sob fiança até V. M. fazer diligência sôbre este caso em Pernambuco, conforme ao que os Inquisidores escrevem a V. M., cuja diligência deve de fazer com a brevidade possível pelo muito prejuízo que êle e seus dependentes têm recebido na fazenda que se lhe seqüestrou, e não se pode alevantar o seqüestro sem se saber se tem mais culpas” (76).

A prisão de João Nunes atrapalhava a vida econômica da Colônia. O Tribunal do Santo Ofício, certamente pressionado pela Côrte, abrandava-se no caso do comerciante: aos 4 de fevereiro de 1595, foi João Nunes sôlto mediante a fiança de 4.000 cruzados. No dia 10 seguinte, obteve licença para ir a Madrí, à Côrte, tratar de negócios

“cousas de importância no contrato do páu-brasil e Angola que lhe foram no Conselho da Fazenda arrematadas, e outras cousas importantes” (77).

Tal licença foi-lhe renovada por 6 meses aos 31 de maio, por 4 meses aos 17 de novembro, e ainda, por 6 meses mais (78). Nesse interregno, o Visitador do Brasil encaminhava a Lisboa mais culpas de João Nunes, apuradas em Pernambuco (79), o “grande judeu” (80), que ignorava a doutrina, e tinha exteriores de mau cristão (81). A documentação levantada em Pernambuco caracterizava João Nunes como judeu mesmo. No entanto, examinada na Mesa do Conselho Geral do Santo Ofício, o Promotor da Justiça declarou

“que não tinha o que requerer nela” (82).

O referido Conselho assentou que

“o reu João Nunes seja absorvido da instância deste juízo e pareceu a todos os votos que deve-se livrar tôda a fiança que tem

(76). — Correspondência inédita do Inquisidor Geral do Santo Ofício e do Primeiro Visitador da Inquisição do Brasil in *Brasília* (Coimbra, 1942) pg. 543.

(77). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. nº 1.491.

(78). — *Ibidem*.

(79). — *Ibidem*.

(80). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. 885.

(81). — ANTT, *Inquisição de Lisboa*, proc. nº 1.491.

(82). — *Ibidem*.

dada o dito João Nunes para não sair desta cidade e que se possa ir quando quizer e que lhe seja levantado o seqüestro de sua fazenda onde se acha e que se vá em paz" (83).

A Inquisição revira o processo do mercador por ordem do Rei. João Nunes, agente indispensável da colonização, foi solto por ter sido injusta sua prisão. João Nunes, o grande burguês, pôde desafiar o Tribunal da Fé. Paralisou-o. Isto nem os nobres ousavam fazer. Outros eram os tempos.

Livre, João Nunes voltou ao Brasil. Em 1643, no Brasil nassoviano, seu nome aparece entre os arrecadadores de direitos (84). João Nunes era um mercador. Fazia negócios. Buscava condições para realizá-los melhor. Seguiu a estratégia dos negócios. Que importavam as nacionalidades? Por isso colaborou com os holandeses em Pernambuco. Estavam em jogo seus interesses econômico-sociais, que, em certa medida, se identificavam com os interesses da burguesia e do capitalismo.

*

5. — *Conclusões.*

João Nunes foi um exemplar de seu tempo. Sua vida comprova o que foi a vida da época em que viveu. Como exemplar da sociedade atlântica do século XVI, João Nunes foi o grande burguês, um dos sustentáculos do capitalismo emergente, que teve maiores facilidades pelo seu judaísmo e conseqüente supra-nacionalismo. A vida de João Nunes é prova de que o crisotropismo judeu estava ligado a uma patente necessidade de auto-defesa. Sua enorme fortuna advinda do tráfico, alimentando o tráfico, financiando engenhos — empresas de colonização — desmente a idéia de uma descapitalização de Portugal, paralela à expulsão dos judeus. Os capitais hebraicos continuaram sustentando o capitalismo português. Só que o fizeram romper os crisóis ideológicos. Internacionalizaram-se, ao internacionalizar o Atlântico, através de uma unificação econômica impulsionada pelo capitalismo. Os cristãos-novos foram agentes do *processus*. A-cristãos, defenderam o interesse econômico — novo critério — com que montaram um quadro humano supra-nacional, o da burguesia internacional. Desta, João Nunes é um exemplo.

(83). — *Ibidem*.

(84). — Dussen (Adriaen van der), *Relatório sobre as capitanias conquistadas no Brasil pelos holandeses. Suas condições econômicas e sociais* (Rio de Janeiro, 1947), pg. 154.

Super-valorizando a posse dos bens como programa de ação, e propondo outra estamentação social, buscava João Nunes novas fórmulas empresariais. A colonização foi uma delas. Mercê do tráfico, no qual enriqueceu, João Nunes compõe a figura de um empresário colonial no comércio e nos engenhos. Agente indispensável da colonização do Brasil, porque aqui inverteu capitais e foi um dos organizadores da vida econômica. Tipo excepcional de empresário, porque vivia na Colônia, talvez pela maior liberdade de movimentos que esta pudesse oferecer ao marrano João Nunes.

Seu grande prestígio econômico traduziu-se em prestígio e força social. Configurou um tipo específico na Colônia “vazia” de homens, na fase de montagem das estruturas sociais. Seus processos no Santo Ofício são extremamente significativos para a história social e para a história das mentalidades.

*
* *

INTERVENÇÃO.

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

Dec'arou o seguinte:

“Este trabalho pertence a uma linha de pesquisas que na Europa vem se acentuando com largo benefício para a História Social. Trabalhos de Gentil da Silva, Vasques Prada, Lapeyre, Virgínia Rau, e mais remotamente, Denucé e outros. São particularmente significativos e lançam luz sobre problemas grandes que ultrapassam a pura história biográfica.

Creemos que o estudo de mercadores contribui para elucidar problemas de História Social e de História Econômica. Este João Nunes constitui mais um exemplo, agora em Pernambuco, daqueles mercadores que, enriquecidos no tráfico, obtendo de alguma forma sesmarias, transitam da condição de mercadores para a de senhores de engenho. Problema de mobilidade social na Colônia. Sobre esta questão, essencial para a definição dos quadros humanos da colonização, escrevemos alguma coisa para o último Simpósio, no que respeita a Bahia. Encontramos agora mais um exemplo significativo de figura de mercador poderoso que investe em engenhos os ganhos do comércio atlântico.

De outro lado há o problema das origens dos capitais na colonização que teve um sentido empresarial capitalista. Capitais que se acumularam no comércio marítimo e são investidos na empresa industrial rural. Aquela idéia da evasão de capitais portugueses para

Holanda e Inglaterra com a diáspora dos cristãos-novos atrasando a evolução capitalista de Portugal, precisa ser revista. Estes capitais em grande parte eram investidos nas empresas coloniais e permaneciam frutificando no quadro do Império. Toda uma linha de pesquisas se oferece neste sentido, ainda que seja problemático o tratamento estatístico do problema na falta de elementos documentais com dados quantificáveis.

De outro lado é importante verificar-se, e é o caso preciso de João Nunes, que esse capital pode ser representado não em moeda, mas simplesmente em escravos. A associação mão-de-obra e terras permitia compor-se a empresa-engenho. Sem contar o fato de que a disponibilidade de escravos, graças ao contrato africano, dava ao mercador uma posição essencialíssima em relação aos senhores de engenho que dependiam do abastecimento de escravos. O prestígio anômalo de João Nunes poderia advir também dessa posição de mediador no Atlântico.

De fato, cremos que a contribuição dada por Da. Sônia, que aliás deve estimular outras monografias desse gênero, é altamente sugestiva e é bastante válida com vistas à compreensão não só do tráfico atlântico em si mesmo, mas ainda, do próprio processo colonial com suas implicações sociais”.

* * *

RESPOSTA DA PROFESSORA SÔNIA APARECIDA SIQUEIRA.

Ao Prof. *Eduardo d'Oliveira França*.

Respondeu o seguinte:

Agradecemos a atenção dada pelo Prof. França à nossa comunicação.

Para ela, escolhemos João Nunes. João Nunes, *homo aeconomicus* é capítulo importante da história, mas não o mais importante, nem necessariamente o único. O economicamente puro tem pouca importância na psicologia coletiva. Por isso procuramos mostrar, além de seus interesses econômicos, suas vinculações ao solo e ao comércio, definir seus valores sociais, seus horizontes religiosos. Realmente, ao destacarmos a figura de João Nunes, tentamos, através da História Biográfica, focalizar a figura do burguês, protagonista da nossa História Colonial. Tentamos definir um perfil no anonimato de milhares de seres, compreender os que foram nas suas

próprias circunstâncias históricas. Demos destaque ao econômico, mas também ao social, buscando recompor o momento da cultura. João Nunes: testemunho de um modo de viver, de pensar a vida.

Cremos, como o Prof. França, que a análise da vida de outros mercadores pode permitir a definição da coerência vital dos homens da colônia, entremostrear as estruturas sociais e mentais vigentes no Brasil do século XVI. E' o que estamos tentando fazer, num trabalho que será nossa tese de livre-docência, principalmente através da documentação do Santo Ofício no Brasil.

A LIGAÇÃO CENTRO-NORTE PELA VIA ARAGUAIA-TOCANTINS NO PERÍODO COLONIAL (*).

DALÍSIA E. MARTINS DOLES.

da Faculdade de Filosofia de Goiânia. GO.

A catequese, a busca de riquezas minerais e os rios são os grandes responsáveis pela penetração, povoamento e colonização da região centro-norte.

As duas correntes humanas responsáveis pelo desbravamento da região, jesuítas, oriundos do norte e bandeirantes do sul, atingem-na através dos rios Araguaia e Tocantins.

A navegação e efetiva comunicação centro-norte foi altamente prejudicada de um lado pelos obstáculos naturais dos rios, representados pelas condições topográficas do Tocantins, parcialmente navegável devido às corredeiras e cachoeiras e à irregularidade do regime pluvial.

A falta de recursos financeiros das capitanias de Goiás e Pará, o descuido em relação ao povoamento das margens dos rios, aliados à proibição da livre circulação fluvial no século XVIII, completam o quadro dos fatores entravantes da navegação.

Até fins do século XVI, as explorações portuguesas limitaram-se à orla litorânea e, embora tivessem penetrado até o Amazonas, não chegaram a travar conhecimento com o Tocantins.

Os primeiros contactos do elemento colonizador com a região datam do século XVII e, deve-se principalmente à catequese e dominação temporal empreendida pelos jesuítas na Amazônia.

Frei Cristóvão de Lisboa, em 1625 e mais tarde, Pedro Teixeira (1639) são os primeiros a dar notícias dessa região.

Santa Tereza (atual Imperatriz), Palma e São José do Duro, devem sua origem às missões religiosas fundadas no período colonial.

Um estudo mais aprofundado da região traz o Padre Antônio Vieira à região, navegando pelo Tocantins até à cachoeira de Itaboca (1).

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

(1) . — Vieira (Pe. Antônio), *Cartas*. Clássicos Jackson; vol. XIV, pág. 143.

Cametá, a mais antiga cidade do Tocantins foi erguida pelos jesuítas em 1665.

Os padres Gonçalo Pais e Manuel Brandão, foram os primeiros a subirem o rio além dos limites da confluência do Araguaia-Tocantins, atingindo o rio São Lourenço, ponto de ligação com o rio Paraguai, estabelecendo assim a comunicação do Amazonas com o Prata.

A busca de metais preciosos, instalando o ciclo de bandeirismo tornará efetiva a presença do elemento branco na área tocantínia.

Sucedem-se as bandeiras. Antônio Raposo Tavares faz-se presente na região em 1616.

Pascoal Pais percorre os sertões de Goiás e através do Tocantins atinge Belém do Pará, dando ciência ao governo português de que havia ouro na região (1675).

Com a finalidade de constatar a veracidade das afirmações de Pascoal Pais, uma expedição, chefiada por Antônio Raposo Tavares realiza um circuito pela América do Sul, percorrendo o rio Paraguai, atravessando a Bolívia e penetrando na bacia Amazônica. Através do rio Pará atinge o Tocantins e Goiás, para, finalmente, regressar a São Paulo (2).

Outras presenças assinaladas na região, durante o século XVII: Manuel de Campos Bicudo e seu filho Antônio Pires de Campos, elementos da bandeira de Bartolomeu Bueno, Sebastião Paes de Barros e Francisco Valadares Santo.

Ainda no século XVII duas entradas organizadas pelo governador do Pará, Pedro César de Menezes, sobem o Tocantins.

As vistas dos reis portugueses no fim do século XVII estão cada vez mais voltadas para a busca de metais preciosos.

A bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva, filho do Anhangueira, que em 1722 parte de São Paulo atinge as margens do Paraná onde parte da expedição é desgarrada. O grupo chefiado pelo alferes José Peixoto da Silva Braga segue pelo Tocantins e atinge Belém.

No primeiro quartel do século XVIII estava feita a comunicação norte-sul, através do Tocantins.

A política econômica de Portugal em relação à mineração provoca o contrabando do ouro através do Maranhão e Piauí, ocasionando sérias medidas governamentais. A Carta Régia de 10 de janeiro de 1730, tentava solucionar o problema, determinando que *houvesse um só caminho para Goiás*, isto é, o caminho das bandeiras paulistas. A penetração pelo norte tornava-se, então, proibida.

(2). — *Faternostro (J.), Viagem ao Tocantins. Coleção Brasileira, volume 248, pág. 55.*

A decisão da junta extraordinária, de 25 de abril de 1735 é a seguinte:

“por ordem de S. M. estabelecer as minas de Goyaz da jurisdição d'este governo com o uso de um só caminho para ellas e que não devia ser outro senão o que se conservava d'esta cidade feito pelos descobridores d'aquela conquista, e que...” (3).

Em 1737, nova Carta Régia exige que seja dado cumprimento exato às ordens anteriores

“sôbre os novos caminhos ou picadas para as minas”.

O contrabando continua apesar das ordens régias e, em consequência disso, D. Luís de Mascarenhas, governador da capitania de São Paulo, vem a Goiás estudar *in loco* os problemas das minas e conclui que o fechamento definitivo da navegação pelo Tocantins vedaria a entrada de novos elementos na região, evitando assim o desvio do ouro.

A circulação pelo Tocantins é proibida por tempo indeterminado através da Carta Régia de 3 de maio de 1737. Sucede-se o truncamento das relações norte-sul pela via tocanínia. Várias povoações surgidas na zona dos rios Maranhão, Manuel Alves Grande e Natividade decaem e morrem.

A liberação da navegação é tentada pelo governador D. João Manue', mas não se concretiza em virtude de sua morte em 1770.

Embora a proibição perdurasse, o governador de Goiás, D. José de Almeida Soveral de Carvalho mandou estudar as possibilidades de navegação pelo Araguaia e Tocantins, tendo êle próprio percorrido êste último, atingindo o rio Claro.

Em carta datada de 7 de agosto de 1773, dirigida ao governador do Pará, dizia D. José de Almeida:

“ass:ntei ser a navegação o meio mais seguro de prosperar esta capitania”.

As minas estavam esgotadas e a capitania em colapso financeiro. O comércio poderia ser uma solução.

Parece que havia intenção de uma ação conjunta dos governos de Goiás e Pará no sentido da liberação da circulação pela bacia tocanínia. Pelo menos é o que se conclui através da leitura da corres-

(3). — Alencastre (J.M.P.), *Anais da Província de Goiás*, in *Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro*, 27,11 e 28,11 — pág. 39.

pondência entre João Pereira Caldas, governador do Pará e D. João Manuel de Melo. Assim, em carta datada de março de 1737, aquele dizia:

“O zelo com que desejo cumprir a minha obrigação no real serviço de S. M. me anima a representar a V. Ex. as vantagens, e utilidade que considero em permitir-se a liberdade da navegação e do comércio desta cidade com as minas de São Felix, e de Natividade, do governo de Goyaz pelo rio Tocantins, que ao presente se acha proibida, por força das duas provisões da inclusa cópia, pois que com a finalidade que se reconhece na dita navegação ainda quando infestado de diversas nações de índios silvestres, se poderia a meu ver estabelecer um proveitoso comércio entre grande parte dos povos d'aquellas minas com os d'este Estado, fazendo-se entre uns e outros reciprocos os interesses, que igualmente *viriam augmentar os rendimentos e direitos reais*, que tanto convém promover por todos os modos possiveis para se sustentar esta importantíssima colonia de S. M.” (4).

Aos pedidos dos governadores, juntam-se os dos religiosos catequisadores dos índios das margens do Araguaia e Tocantins.

Finalmente, em 1782, cai a proibição e a navegação do Tocantins e dos rios interiores passa a ser estimulada. No entanto, o longo período de interrupção da navegação deixou um saldo negativo representado pelo atraso do desenvolvimento daquela atividade e prejuízo para o povoamento das margens dos referidos rios.

A situação econômica de Goiás é grave em consequência do gradativo esgotamento das minas. A ligação e o restabelecimento do comércio Goiás-Pará poderia vir a ser a solução para êsse e muitos outros problemas. As relações comerciais passam a interessar aos governos das duas capitanias, principalmente as do Pará, pôrto de mar e centro distribuidor dos produtos europeus.

Por determinação do governador do Pará, Dr. Francisco de Souza Coutinho é feita a exploração do Araguaia e tenta-se travar relações com os indígenas da região. Ainda sob patrocínio do mesmo é organizada uma sociedade mercantil para explorar a navegação e o comércio entre Goiás e Pará. Em 5 de fevereiro de 1791, sob o comando do cabo Tomás de Souza Villa Real, parte uma expedição rumo a Vila Boa.

As finalidades dessa expedição eram: estudar as possibilidades de exploração do comércio entre as duas capitanias e proceder a minuciosos estudos do Araguaia que, na opinião de D. Francisco de Souza Coutinho se prestava mais à navegação que o Tocantins, cheio de obstáculos, como por exemplo, a cachoeira de Itaboca com mais ou menos uma légua de extensão.

(4). — Alencastre (J.M.P.), *op. cit.*, pág. 180.

Após atingir o arraial do Carmo, a comitiva prossegue por terra até Vila Boa, e, a 21 de abril de 1791, Tomás de Souza Villa Real apresenta-se ao governador Tristão da Cunha expondo-lhe os objetivos da viagem. Entre a vinda a Goiás e a volta ao Pará foram gastos dois anos.

Todos os acontecimentos da viagem de regresso, os obstáculos naturais, os contactos com os carajás, foram minuciosamente relatados por Tomás de Souza em seu diário, posteriormente enviado ao governador do Pará pelos financiadores da empresa, que ao lado de diversas considerações ponderavam sobre as vantagens econômicas:

“... os habitantes da capitania de Goyazes virão a ter além da maior comodidade nos preços dos gêneros da Europa que precisarem e comprarem, a facilidade de se satisfazerem com os produtos da sua cultura, que até agora eram obrigados a encerrar nos limites que prescrevia o seu consumo interior” (5).

Em carta datada de 8 de março de 1793, dirigida ao ministro Martinho de Mello Castro, assim se expressava o governador do Pará:

Ilmo. e Exmo. Sr. — Com dous annos quasi de demora chegou nos fins do mez passado a esta cidade Thomaz de Souza Villa Real, cabo da expedição mercantil, que d'ella havia sido feita pelos negociantes Ambrozio Henrique e seus socios, afim de explorar e reconhecer a navegação dos rios Vermelho e Araguaya, que se julgava poderia permitir a comunicação e commercio para a capital de Goyazes, e para a mais importante parte d'aquella capitania.

A dita exploração e reconhecimento, de que vou dar a conta *não só correspondeu, mas excedeu, quanto a mim, que se pudera desejar*; e se em toda a occasião fôra esta descoberta de grande interesse pelo notavel acrescimo que deve produzir na cultura e no commercio de uma e outra capitania, na presente conjuntura ainda a considero mais importante pela facilidade dos promptos socorros, que esta pode receber d'aquella oferecendo-se a occasião de os precisar. ...tem por outra parte a incomparável vantagem de permitir o commercio e comunicação não só com aquella capital, senão também com os habitantes do Cuyabá, que precisamente ha de ser cada um de per si mais importante que não o é o commercio da capitania do Rio Negro, e talvez mesmo que o da capitania do Matto Grosso, apezar de todas as grandes difficuldades da sua navegação extensa quasi em dobro do que esta de que se trata. ... Por estes motivos, independente do acrescimo da cultura que deve experimentar a da capitania de Goyaz encerrada até agora nos limites que prescrevia o consumo interior de seus habitantes, me parece de summa importancia para o serviço de Sua Magestade que a navegação pelo dito rio Araguaya seja frequentada, povoando-se e cultivando-se as suas margens”... (6).

(5). — Carta de Feliciano José Gonçalves, Manoel José da Cunha, Ambrósio Henriques, dirigida ao governador do Pará, D. Francisco de Souza Coutinho, in “Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro”, 11, pág. 410.

(6). — In “Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro”, pág. 401.

Além do abastecimento da zona das minas do norte goiano, a capitania do Pará poderia tornar-se fornecedora de Mato Grosso, cujos comerciantes passavam pelo Araguaia, quando de suas idas a Vila Boa, São Paulo ou Minas Gerais, "com grandes viagens por terra" (7) quando não encontravam em Goiás o que procuravam. Bastava que se estabelecesse um entreposto acima da foz do rio Vermelho, na confluência do Araguaia, passagem obrigatória dos cuiabanos. Daí far-se-ia também a distribuição para Goiás, contornando-se o problema da navegação deficitária pelo rio Vermelho.

Para que se estabelecesse de forma efetiva a navegação era necessário que se procedesse ao povoamento das margens dos rios, à catequese dos índios e assistência técnica.

Até o século XIX as margens do Tocantins encontravam-se fracamente povoadas e as do Araguaia ainda se constituíam em verdadeiro deserto humano.

Os ataques dos gentios eram comuns e, afora os carajás, os demais grupos indígenas ainda mostravam-se arredios e refratários ao convívio humano.

O estabelecimento de Presídios e Registros resolveria não somente os problemas de povoamento e catequese como também o do contrabando do ouro.

Por outro lado, os obstáculos naturais do rio Tocantins poderiam ser vencidos através do estabelecimento de um posto de assistência localizado junto à cachoeira de Itaboca, a mais longa e de mais difícil transposição. Tal sistema já se encontrava em uso satisfatório na bacia Platina, no rio Paraguai, onde também se encontrava um sério impedimento, a cachoeira de Camapuã.

D. Francisco de Souza Coutinho, em 1797, encarregou o alferes Joaquim José Máximo de estabelecer um registro no rio Tocantins, segundo êle, necessário

"não só para evitar os extravios do ouro, as fugas dos escravos e as invasões e insultos dos gentios que povoam as margens d'aquelle rio, como para descanso e refresco das pessoas que utilmente se empregarem em tão longas como trabalhosas viagens" (8).

Somente sob o governo de D. João Manuel de Menezes iniciam-se os trabalhos no sentido de desembaraçar a navegação e dar cumprimento às ordens contidas na Carta Régia de 12 de maio de 1798.

(7). — Carta de Feliciano José Gonçalves, Manuel José da Cunha, Ambrósio Henriques, dirigida ao governador do Pará, D. Francisco de Souza Coutinho, *op. cit.*, pág. 405.

(8). — Carta de D. Francisco de Souza Coutinho, dirigida a Joaquim José Máximo, in *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, 11, 442.

Erguem-se registros, como o de São João das Duas Barras, origem da vila de igual nome, em 1809 elevada à categoria de Comarca.

O Dr. Francisco de Assis Mascarenhas faz construir um pôrto em Santa Rita e na foz do rio Manuel Alves Grande ergue-se um presídio com a finalidade de proteger o comércio pelo Araguaia.

Joaquim Teotônio Segurado, ouvidor de São João das Duas Barras é encarregado de promover a navegação do Tocantins, ficando a do Araguaia sob a proteção direta do governador.

Assim, em princípios de 1806 uma expedição oficial composta de cinco barcos tripulados por cinco pedestres, catorze índios xerentes, quarenta e oito caiapós e vinte e sete remadores, segue rumo ao Pará. O carregamento perfazendo 1.640 arrôbas compunha-se de gêneros vários: açúcar, algodão, quina, fumo e outros artigos.

Ao mesmo tempo em que o govêrno de Goiás tentava fazer renascer a navegação, os comerciantes Luís Rodrigues Pereira, João Apolinário da Costa, Manuel da Silva Soeiro e Francisco José Teixeira, residentes em Crixás e Santa Rita, associaram-se e equiparam quatro canoas com algodão, couro, açúcar, aguardente, carne seca, fumo, feijão e farinha. Em 13 de maio de 1806 parte a expedição.

A essa altura, D. Francisco de Assis Marcarenhas tenta estabelecer um plano de trabalho conjunto com o govêrno do Pará, lutando pela efetiva participação governamental na navegação, visando à formação de companhias de comércio. Tais companhias gozariam de privilégios e isenção de impostos.

O govêrno do Pará nada decidiu e o desânimo começou a dominar os que até então, haviam tentado exercer o comércio pelos rios.

Em 1808, ainda surgirá uma expedição com pequeno carregamento, mas, gradativamente, a navegação vai declinando e as margens dos rios começam a se despovoar.

Em 5 de setembro de 1811, Carta Régia dirigida ao governador de Goiás, Fernando Freire de Castilho, determinava que este tomasse providências sobre o povoamento, correção dos obstáculos naturais dos rios e problema do gentio. Esse mesmo documento concedia privilégios como isenção de impostos e cargos militares aos que se estabelecessem nas margens dos rios e exercessem o comércio pelo Tocantins.

Para poder dar cumprimento às ordens régias, deveria o governador promover a limpeza, canalização e desobstrução dos rios bem como criar presídios militares a fim de proteger o comércio e os habitantes da região.

A falta de recursos não permitiu a execução dessas medidas. Apenas ergueram-se os presídios, como os de Salinas e Pôrto Imperial às margens do Araguaia.

Embora os riscos fôsseem grandes e as garantias de lucros pequenos, surgiram algumas Companhias de Comércio e Navegação, como a do ouvidor Teotônio Segurado, cujo capital elevava-se a seis mil cruzados.

A sociedade mercantil fêz construir três barcos que desceram rumo ao Pará, mas as viagens foram escassas e, devido às dificuldades financeiras, a companhia acabou desistindo da navegação.

Como tentativa de solução do problema da navegação e do abastecimento das canoas, estabeleceu-se a povoação de Pedro de Alcântara (atual Carolina) situada a poucas léguas do rio Manuel Alves Grande.

O Brigadeiro Manuel Inácio de Sampaio e Pina, governador empossado em 4 de outubro de 1820, organizou um grande plano de trabalho, abarcando a continuação da navegação, incentivo à agricultura e exploração aurífera. Entretanto, seus projetos não se concretizaram devido à crise política que sobrevém.

Inicialmente, houve a Revolução do Pôrto, com repercussões na capitania, onde também já era latente o sentimento nacionalista. Segue-se um período de lutas, com o norte sublevando-se e tentando separar-se do resto da capitania.

Os gastos com a luta no norte agravaram a situação econômico-financeira impedindo o governador Caetano Maria Lopes Gama de resolver o problema da navegação e do comércio fluvial e de fazer cumprir a missão do Tocantins já assinalada pelo Marquês de Pombal como

“o mais seguro caminho para levar a civilização e o progresso ao interior do país”.

*
* *

BIBLIOGRAFIA.

1. — Alencastre (J. M.P. de), *Anais da Província de Goiás*. R. I. H. B. 27, 11 e 28, 11.
2. — Alvará de 27 de outubro de 1733, proibindo a navegação, contido nos *Anais*.
3. — Brasil (A. do), *Súmula de História de Goiás*. Departamento Estadual de Cultura. Goiânia. Goiás. 1961.
4. — Carta Régia de 10 de janeiro de 1730 — deliberando sobre a existência de um só caminho para as minas de Goiás, in *Anais*. Cap. II.
5. — Carta Régia de 9 de maio de 1734, in *Anais*.

6. — Carta Régia de 30 de maio de 1737 — resolvendo sôbre a questão da jurisdição das minas, in *Anais*.
7. — Carta Régia de 12 de maio de 1798 — estimulando a exploração e utilização dos rios interiores que vão dar no Amazonas, in *Anais*, Cap. XV.
8. — Cunha Mattos (R. J. da), *Chorographia Historica de Goyaz*. R. I. H. B. 37, 128-397.
9. — Gomes (H.), *Introdução à Geografia de Goiás*. Goiânia, 1966.
10. — Leite (Serafim), *História da Companhia de Jesus*. Tomo III. Cap. VII, pág. 313; Tomo IV, cap. I, pág. 99.
11. — Paternostro (Júlio), *Viagem ao Tocantins*. Coleção Brasileira, volume 248.
12. — Prado Júnior (Caio), *Formação do Brasil Contemporâneo*. Editôra Brasiliense. 8a. edição.
13. — Silva e Souza (Pe. L. A.), *Memória sôbre o descobrimento, govêrno, população e cousas mais notáveis da Capitania de Goiás*, R. I. H. B. — 12, 429.
14. — Vieira (Pe. Antônio) *Cartas*. Clássicos Jackson, vol. XIV — p. 143.
15. — Vila Real (T. de Souza), *Viagem de Tomás de Souza Vila Real pelos rios Tocantins, Araguaia e Vermelho*. R. I. H. B., 11, 401.

* *
*

INTERVENÇÕES.

Do Prof. *Eurípedes Simões de Paula* (FFCL-USP).

Felicita a Autora pelo seu trabalho e pergunta-lhe se não existem traços documentais nos arquivos de Goiás sôbre a ligação direta dessa Capitania com Portugal, através da navegação dos rios Tocantins-Araguaia, como aconteceu na Capitania de Mato Grosso onde muito ouro saiu para o Reino através do Madeira-Mamoré?

*

Da Profa. *Maria Regina da Cunha Rodrigues Simões de Pau'a* (FFCL-USP).

Diz que faz suas as palavras elogiosas do Prof. Eurípedes e pede apenas esclarecimentos sôbre a época de fundação de Pôrto Nacional e se esta cidade teve influência na rota que estudou?

*

Do Prof. *Manuel Nunes Dias* (FFCL-USP).

Faz diversas considerações em tórno do trabalho apresentado e cita a propósito da Capitania de Mato Grosso os Comboieiros de Mato Grosso, com rica documentação no Arquivo Público do Pa-

rá. Aduz ainda que sôbre êsse assunto existe grande cópia de documentos nos Arquivos Históricos do Ministério das Finanças (Lisboa), Reservados da Biblioteca Nacional de Lisboa (Coleção Pombalina), no Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa; Códices da Companhia do Grão-Pará e Maranhão), Arquivo Nacional do Rio de Janeiro (Correspondência com a Côrte, etc.).

Fala ainda da “captura” do ouro de Vila Bela em proveito do Alto-Norte.

Discorre ainda sôbre a “marinha interior” na política pombalina de fomento da riqueza colonial.

Sôbre todos êsses assuntos julga possível encontrar-se traços dêles nos arquivos goianos.

*

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

Diz que ouviu com particular interêsse a comunicação da Profa. Dalísia e com ela ficou ainda mais convencido que o estudo do capítulo monçoeiro da História do Brasil está bem longe de poder ser considerado encerrado. Tem estudado as ligações fluviais entre São Paulo e Mato Grosso num livro que permanece o único no assunto, o do Prof. Sérgio Buarque de Holanda, que abriu as perspectivas que se desenham sôbre um trabalho em profundidade onde se possa mostrar as grandes dimensões de todo um sistema viário-fluvial que vigorou, com continuidade e disciplina, em boa parte do período colonial. Resta ainda conhecer o sistema fluvial de ligações entre Mato Grosso e o Grão-Pará, tema sôbre o qual há mais de um estudioso trabalhando e agora, por esta comunicação, antevê uma nova dimensão, isto é, as ligações Norte-Centro da colônia através da navegação Araguaia-Tocantins. Quanto às ligações Pará-Mato Grosso através da navegação Madeira-Mamoré, Tapajós-Arinos ou ainda possivelmente de outras variantes, pede licença para adiantar algo a respeito, para daí então, num cotêjo, fazer as indagações que o moveram a esta intervenção. Essa navegação era feita anualmente, tendo em certo momento se pleiteado duas moções por ano, sendo que essa periodicidade era determinada pelos ventos, mas mais do que êles pelas cheias que tornavam os rios mais navegáveis. As técnicas de construção de barcos e de navegação são predominantemente indígenas, as cargas variadas: do Pará para Mato Grosso, todo um elenco de manufaturas européias e asiáticas e em torna-viagem, sobretudo ouro de Mato Grosso que escoava por Belém do Pará. Pergunta então: na navegação Araguaia-Tocantins também prevaleceram os mes-

mos interesses, as mesmas mercadorias, as mesmas providências governamentais que na navegação Madeira-Mamoré? Esta última, envô'ta em preocupações de ordem político-militar mais intensas, não teria contribuído para uma maior displicência do governo português em atender a navegação entre o Pará e Goiás? As pesquisas que realizou nos arquivos de Mato Grosso, de Belém do Pará, de Portugal e da Espanha o convenceram da montagem de todo um esquema defensivo e de largo alcance comercial que a Corôa portuguesa expandiu através desses sistemas de navegação que, pela sua desmesurada extensão pode ser também uma das explicações para a admirável unidade geográfica e política que o Brasil mantém através do período colonial e após a sua independência. Como a Profa. Dalísia afirmou que pretendia analisar essa navegação (Pará-Goiás) por vários prismas, incluindo as implicações econômicas e sociais, e como verificou que algumas das questões que ora propõe estão ausentes da comunicação ou quando muito pouco afloradas, faz essas indagações, a fim de conhecer se houve realmente uma política de povoamento ao longo dos rios, além de expedições e comboios regulares e contínuos ou apenas viagens mais ou menos esporádicas como nos dá a entender a comunicação.

* *
*

RESPOSTAS DA PROFESSORA DALÍSIA E. MARTINS DOLES.

Ao Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.

Afirma que não encontrou referência alguma nos documentos consultados sobre a ligação direta entre a Capitania de Goiás e a Metrópole pela via Araguaia-Tocantins. Pelo contrário, através do alvará de 27 de outubro de 1733 foi proibida a livre circulação entre Goiás, Pará e Maranhão, a fim de evitar o contrabando de ouro.

*

À Profa. *Maria Regina Cunha Rodrigues Simões de Paula*.

Diz que relativamente à origem de Pôrto Nacional, não sabe precisar a data do seu aparecimento. No início do século XIX êla já existia, sob a forma de um arraial, com o nome de Pôrto Real e, mais tarde, com o de Pôrto Imperial. Era passagem obrigatória para a navegação, entretanto, a sua origem e desenvolvimento não parece estar ligada à navegação e sim à mineração, no período colonial.

*

Ao Prof. *José Roberto do Amaral Lapa*.

Informa que: a) relativamente à periodicidade da navegação, a mesma foi determinada pelas cheias, devido às condições topográficas dos rios Tocantins e Araguaia. O Tocantins é de navegação difícil, principalmente no trecho inferior. Por outro lado, o Araguaia, no período da estiagem, devido ao volume reduzido das suas águas, torna-se praticamente inadequado à navegação. Nessa fase, somente pequenas embarcações e com pequeno volume de carga transitam pelo rio;

b). — Os barcos, no período colonial, obedecem à técnica de construção indígena, e via de regra comportam uma carga da ordem de 300 arrôbas (mais ou menos 450 quilos). Os produtos que transportavam para o Pará eram representados por algodão, couro, açúcar, carne seca, feijão, farinha. Do Pará vinham produtos da Metrópole.

c). — Quanto à política de navegação, tem a informar que as fontes consultadas fornecem um quadro desalentador, a começar pela proibição da livre circulação pelos rios Araguaia e Tocantins de 1733 a 1782. Tal medida acarretou atraso no desenvolvimento daquela atividade, entravamento do povoamento das margens dos referidos rios. O povoamento que ocorreu nesse período foi feito em função da mineração.

d). — Afirma ainda que, a partir da liberação da navegação, é que haverá tentativas de reatamento de relações comerciais entre Goiás e o Pará, buscando-se então incrementar a navegação principalmente através da iniciativa privada. Daí surgirem sociedades mercantis, porém, o que se depreende através dos documentos é que faltam capitais e os incentivos governamentais são poucos.

Concluindo, tem a dizer que, realmente, as indagações do Prof. José Roberto do Amaral Lapa são oportunas e que a sua resposta é de que, em verdade, não houve política de franca iniciativa à navegação e povoamento das regiões ribeirinhas dos rios no período colonial. Por outro lado, a navegação não foi regular até meados do século XIX, quando se iniciará uma nova fase, que está sendo por ela estudada e de que a presente comunicação representa apenas uma breve introdução.

ROTA POSTAL LA CORUÑA-BUENOS AIRES NO SÉCULO XVIII (*).

MANOEL LELO BELLOTTO.

Professor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de
Assis. S. P.

O CORREIO MARÍTIMO INDIANO.

O Correio Marítimo hispano-americano integrado na conjuntura espanho'a do século XVIII, foi mais uma demonstração da política reformista de Carlos III. Até o momento da criação dessa Companhia comercial estatal, ocorrida em 1764, a comunicação transatlântica, no orbe hispânico, quer a de caráter oficial, quer a de cunho particular, estivera sujeita a um imperativo: o da ausência de um planejamento adequado.

A correspondência de caráter particular enviada à América, e a transportada na torna-viagem até 1764, o era por intermédio de navios particulares que realizavam, em épocas incertas, o giro transatlântico. Era enviada sem registro, sem porte, como “recados pessoais” e sem responsabilidade de qualquer espécie, portanto, da parte de quem a transportava.

Para a expedição da correspondência oficial — único elo jurídico e legítimo a ligar uma minúscula e administrativamente poderosa Metrópole a imensos, despovoados e potencialmente ricos territórios coloniais — armavam-se, quando necessários, os chamados Navios de *Aviso*, barcos de pequeno porte, proibidos de transportar outra coisa — passageiros ou mercadorias — que não fôsse a matéria postal. Por mais de dois séculos e meio, portanto, a comunicação postal hispano-americana — fator primordial no desenvolvimento político, administrativo, econômico e militar do ilimitado Império Hispânico — estêve à mercê dos barcos mercantes e dos Avisos armados à conveniência e ao incerto dos acontecimentos.

(*) . — Comunicação apresentada na 4ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 3 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

Sòmente a experiência e a tradição colonizadora de um povo preparado para uma obra do vulto da que a que se lhe apresentou, poderia suprir — na manutenção de uma unidade colonial por mais de três séculos — formas tão rudimentares no campo da comunicação. E' certo que por repetidas vêzes a Monarquia tentou estabelecer um regime metódico e ordinário de ligação postal transoceânica, com as colônias. Nunca, porém, às suas expensas. Acordos diversos foram estabelecidos, sobretudo com a burguesia andaluza — guardiã da "porta da América", que era Sevilha — para que à sua responsabilidade e custo, despachasse regularmente Avisos às colônias. Devido às mais diversas razões, aquêles ajustes foram fadados ao fracasso, ou simplesmente não se concretizaram.

A conjuntura setecentista espanhola, porém, e um govêrno altamente centralizador e còncio do papel que desempenhava nos destinos do Estado que dirigia, reclamaram chamasse aquêle a si a responsabilidade da organização de um serviço postal pontual, ordenado e eficiente, a ser estabelecido entre as duas metades do todo imperial.

Mas o transporte regular da correspondência — ainda que móvel principal da iniciativa régia — não fôra o único fator considerado para a criação de Instituição de tal porte e responsabilidade. Carlos III, coadjuvado inteligentemente pelo Marquês de Grimaldi, seu Secretário de Estado na época, pretendeu lançar as bases de uma empresa estatal comercial transatlântica, entrando em franca concorrência com a poderosa burguesia andaluza no trato das coisas comerciais americanas.

Às fragatas-correio, especialmente construídas para a finalidade de a que se destinavam, era previsto em Regulamento próprio o transporte de mercadorias no giro transatlântico. Procurava-se, por outro lado, estimular a indústria metropolitana; incentivar a atividade dos comerciantes da Metròpole e das Colônias; possibilitar ao Estado a importação e exportação de produtos metropolitanos e coloniais por sua conta e risco, com a obtenção do respectivo lucro nas suas revendas, ou então a cobrança de fretes, quando a mercadoria transportada o era por conta de particulares. No caso particular do estabelecimento do Correio Marítimo para Buenos Aires, uma das finalidades da iniciativa foi assestar golpe mortal à sangria ilícita da economia platina, que representava o contrabando pelo bastião português plantado às margens do Prata, que era a Colônia do Sacramento. Essa foi uma das justificativas econômico-comerciais da novel Instituição.

Os produtos preferenciais a circular no sentido Espanha-América era o *ferro* — de origem biscainha — *os caldos* — vinhos e

azeites — e os *panos* e tecidos em geral. Na torna-viagem, os comerciantes davam preferência ao *couro* e ao *sêbo*, à *carne salgada*, à *lã de vicunha*, e ao *ouro* e à *prata* nas três formas em que êstes metais preciosos podiam apresentar-se: cunhados ou amoadados, em pasta e lavrados.

As fragatas-correio era permitido ainda, o transporte de passageiros, desde que providos das respectivas licenças reais: comerciantes com justificados motivos para o traslado transatlântico; funcionários públicos destinados ao provimento de vagas no complexo e amplo campo burocrático-administrativo colonial, ou dêle exonerado; altos dignitários eclesiásticos em missão oficial, ou simples representantes da Igreja catequizadora designados para as inúmeras paróquias dêste infinito Nôvo Mundo.

Configurava-se, assim, a tríplice finalidade da criação do Correio Marítimo hispano-americano: realizar o transporte de matéria postal — oficial ou de particulares; de mercadorias em geral — da *Real Hacienda* e de particulares, preferencialmente; e de passageiros. Uma quarta finalidade, não prevista mas concretizada, justificou a criação da Instituição. Referimo-nos ao emprêgo para fins bélicos das *fragatas-correo*, embarcações modernas e bem equipadas, especialmente construídas para servirem de navios de comunicação transatlântica, quando as solicitações da política de beligerância internacional empregada por Carlos III se fizeram sentir.

A 24 de agosto de 1764, finalmente, o Marquês de Grimaldi referendava o *Reglamento Provisional del Correo-Marítimo de España a sus Indias Occidentales* (1), por intermédio do qual ficou estabelecida, oficialmente, uma linha regular e mensal de embarcações-correio entre Espanha e América. Cabem aqui duas referências sobre problemas inerentes a êste fato, e que serão analisadas mais aprofundadamente a seu tempo:

O *Reglamento Provisional* de 1764, estabelecia como pôrto metropolitano de partida e chegada das fragatas-correio o de La Coruña, situado no extremo noroeste da Península. Iniciativa real que implicava em duas atitudes distintas:

a). — o vigoramento do Norte da Espanha — característica dos *Borbones*, diversa da dos *Áustrias*, que sempre desenvolveram uma política metropolitana “meridional”. Valorização que importava em fomento do comércio e da indústria galega, asturiana, leonesa e biscainha;

(1). — *Archivo General de Indias*, Sevilha, Sección 5ª, Indiferente General, leg. 1586.

b). — um franco desafio de Carlos III aos senhores das relações comerciais com as colônias americanas — a burguesia andaluza, os donos de Sevilha e de Cádiz.

O mesmo Regulamento instituiu um único caminho postal, denominado a *Carrera de La Habana*. A fragata-correio procedente mensalmente de La Coruña, tinha por objetivo o pôrto de Havana. Daí, sua carga era redistribuída para a *Nueva-España* — e através de Acapulco seguia para as Filipinas — para a Guatemala, para o Caribe, para a *Tierra-Firme* e para os longínquos vice-reinados de *Nueva-Granada* e Peru. De Lima, a correspondência era filtrada e fluía para Potosí, Chile, Paraguai, Buenos Aires e Montevideu. Poucos meses após a divulgação do *Reglamento Provisional* de 1764, os *Directores Generales de la Real Renta de Correos* consultavam, por expediente de 20 de outubro de 1764, a D. Pedro Cevallos, então *gobernador* de Buenos Aires, quanto à conveniência da extensão do Correio Marítimo até a região platina, através da criação de nova linha direta a partir de La Coruña e independente da de Havana. Em ofício-resposta de 2 de dezembro de 1765, D. Pedro Cevallos acatava entusiasticamente a idéia, e sugeria se estabelecesse o pôrto de Buenos Aires como o receptor das fragatas-correio provenientes de Espanha (2).

A partir da disposição favorável das autoridades metropolitanas e coloniais para a extensão da Instituição, em termos platinos, iniciou-se a organização da nova rota, que passou a denominar-se *Carrera de Buenos Aires*. A despeito, entretanto, do nome da carreira e dos esforços contínuos e renovados das autoridades buenai-rensens, o pôrto platino em que ficariam surtas as fragatas-correio foi o de Montevideu, dadas as dificuldades e perigos para a navegação que oferecia o rio da Prata, desde a embocadura até o pôrto de Buenos Aires. A correspondência, mercadorias e passageiros destinados àquêle pôrto, eram trasladados em Montevideu para lanchas de pequeno porte, que realizavam, sem maiores perigos de encalhe e retardamento, o trajeto entre os dois principais portos platinos.

Determinou-se que quatro seriam os *paquebotes-correo* anuais a realizar a ligação postal La Coruña-Montevideu, com calendário rígido pré-estabelecido de saídas e chegadas aos diferentes portos. Finalmente, a 31 de maio de 1767, inaugurava-se a carreira de Buenos Aires, com a chegada da fragata-correio *El Principe*, em viagem experimental a Montevideu, já que pertencia, efetivamente, à carreira de Havana.

(2). — AGI, Sección 8ª, Papeles de Correos, Buenos Aires, legajo nº 20.

A criação da carreira platina determinou uma alteração radical na sistemática da distribuição postal na América Meridional. Agora, a partir de Buenos Aires, a correspondência alcançava, através do Correio Terrestre, pontos extremos como Asunción, no Paraguai; servia todo o reino do Chile; ia a Potosí, chegando, inclusive, a Lima.

O êxito da carreira de Buenos Aires superou as expectativas dos promotores do Correio Marítimo. O aumento da transação comercial; a preferência que os comerciantes — metropolitanos e coloniais — davam às fragatas-correio para o transporte de suas mercadorias, dadas a regularidade de suas partidas e chegadas e a segurança da navegação por serem embarcações novas, ligeiras e armadas; a auferição de lucros por parte da *Real Hacienda*, obtidos pela venda de seus produtos e pelos tributos, direitos e fretes incidentes sobre os de particulares; o êxito, repetimos, desta iniciativa, levou as autoridades da Metrópole, mais propriamente o Marquês de Grimaldi, a elevar para seis anuais os *paquebotes-correo* com destino a Buenos Aires, e a estabelecer oito por ano para a carreira de Havana. Esta medida foi tomada pelo Primeiro Secretário de Estado em expediente de 7 de abril de 1771 (3).

A década de 70 foi extremamente dinâmica e conturbada pelos compromissos bélicos de Carlos III. Problemas metropolitanos, a maioria, mas de irresistível repercussão nas colônias. E a Instituição dos Correios Marítimos — elo a ligar duas partes de um todo indivisível naquele momento histórico — haveria de sofrer, como sofreu, as conseqüências que as flutuações da época determinaram. Três foram os eventos que repercutiram profundamente na vida do Correio Marítimo hispano-americano nos anos de 70:

a). — *o belico* — as campanhas militares e as guerras em que Espanha tomou parte;

b). — *o político-administrativo* — a criação do vice-reinado do Prata, em 1776;

c). — *o econômico* — a instituição do Comércio Livre em 1778.

A. — *o bélico*: Inaugurou-se a década de 70 com o incidente sobre as ilhas Malvinas, com a Inglaterra. A repercussão imediata sobre os Correios Marítimos foi a proibição das fragatas-correio conduzirem *caudales* ao seu retorno à Espanha, temerosas as autoridades fossem as embarcações presa do inimigo. Esta medida foi adotada face a possibilidade da deflagração de guerra com a Grã-Bretanha, e perdurou por quase todo o ano de 1771.

(3). — AGI, Sección 5ª Indiferente General, legajo nº 484.

Refletiu, indiretamente, no fluir normal da vida dos Correios Marítimos, a guerra que a Espanha moveu ao Marrocos, no ano de 1774.

A frustrada expedição — a 5.^a — contra a Argélia — foco permanente de piratas a perturbar a política marítima mediterrânea da Espanha — em 1775, foi um dos preponderantes fatores que determinaram a queda de Grimaldi e a ascensão do Conde de Floridablanca, como Primeiro Secretário de Estado e Superintendente Geral do Correio, para Espanha e Índias. Indiscutível a mudança de orientação que haveria de se verificar na administração dos correios espanhóis.

O conflito com Portugal, que se arrastava desde fins de 1776 e haveria de concluir com o Tratado de Paz de San Ildefonso, de 11 de outubro de 1777. Das principais cláusulas deste acordo, destaca-se a adjudicação, em caráter definitivo, da Colônia de Sacramento — incômoda presença portuguesa no continente hispano-americano meridional — à Espanha. Fase difícil para o Correio Marítimo, como facilmente há de se concluir.

Decisiva, porém, para os Correios Marítimos, foi a participação da Espanha na guerra de independência das colônias anglo-americanas. Solicitada pelos rebeldes norte-americanos, instigada pela França que lhe acenava com o “Pacto de Família”, estabelecido em 1761, a Espanha, quando era iminente o romper das hostilidades em 1777, ofereceu-se à Inglaterra como mediadora, com a condição da devolução de Gibraltar. A Inglaterra negou-se aceitar essa condição e a Carlos III não restou outra alternativa senão arrastar a Espanha a uma beligerância suicida. Era do interesse da Espanha e da França enfraquecer os ingleses e ajudar os rebeldes. A partir de 1776 os dois países entregaram grandes somas aos insurretos. Através dos meios regulares de comércio com a Luisiana espanhola, os norte-americanos passaram a receber pelo *Correio Mensal* de Havana, gêneros, roupas, armas, munições. Por ofício datado em Madri a 11 de agosto de 1779, os *Directores Generales de Correos* comunicavam ao Administrador Principal dos Correios de Montevidéu, o rompimento das hostilidades com a Inglaterra e o preveniam para que não admitisse, a partir daquele instante, *caudales ni carga alguna* nas fragatas-correio a serem enviadas a La Coruña (4). A normalização do tráfego só ocorreu em meados de 1783. Desastrosa para a Instituição foi essa guerra, não apenas pelo hiato de 4 anos que sofreu sua vida normal, mas, e principalmente, pela perda da maior parte das fragatas que realizavam o serviço de Correio Ma-

(4) . — AGI, Sección 8^a, Papeles de Correos, Monteideo, legajo nº 185.

rítimo. Os contínuos choques navais entre espanhóis e ingleses — sobretudo por causa de Gibraltar — exauriram as forças de mar da Espanha. Esta viu-se na contingência de armar as fragatas-correio, desviando-as de seu serviço específico, e lançá-las numa guerra para a qual não estavam preparadas. Jamais a Instituição dos Correios Marítimos readquiriu aquêle corpo homogêneo e de primeira linha em que se constituia sua frota, orgulho de Grimaldi e de Carlos III. Restou ao rei o consôlo de ter contribuído decisivamente para a independência das colônias inglesas na América, na medida em que dispensava dinheiro e armas para os rebeldes e mantinha forças inglesas — navais e terrestres — retidas na Europa, receosas de um ataque combinado franco-espanhol à Ilha, e portanto, impedidas de reforçar os redutos legalistas na América. Triste consôlo e péssimo exemplo!

B. — *o político-administrativo* — a criação do *virreinato del Río de la Plata*, por Real Cédula de 1.º de agosto de 1776, repercutiu na Instituição, já que os vice-reis desfrutavam de quase omnimoda autoridade, bastante ilimitada se a compararmos com a que detinham os governadores. Estes, constantemente, viam-se tolhidos pelas determinações procedentes de Espanha, quando pretendiam introduzir, ou mesmo, simplesmente, sugerir, alguma modificação em relação aos Correios Marítimos; tal não ocorria com os vice-reis. A repercussão fêz-se sentir nas carregações coloniais, sobretudo, com ponderável aumento nas exportações americanas.

C. — *o econômico* — a instituição do Comércio Livre, em 1778 e a série de concessões comerciais que implicou, teve profundos reflexos nos Correios Marítimos. Assunto ainda aberto à investigação, mereceu de dois estudiosos da Instituição apreciações que os conduziram à elaboração de teses antagônicas. Referimo-nos a Walter Bosc (5), quando afirma que a concessão do Comércio Livre, em 1778, impulsionou aos Correios Marítimos e a Marcó del Pont (6) ao expressar que aquela concessão foi um golpe para a Instituição, devido a concorrência que os barcos mercantes particulares ofereceram às fragatas-correio na condução de gêneros, em geral, e de couros em cabelo, em particular.

A partir de 1779 a Instituição entrou em franca decadência. As guerras que a Espanha manteve em 1793 com a França e em 1796 e 1804 com a Grã-Bretanha, tiveram como consequência o desman-

(5). — BOSE (Walter B.L.), *Orígenes del Correo en el Uruguay y su desarrollo hasta principios del siglo XIX*. (Buenos Aires, Sociedad Filatélica Argentina), s.d.

(6). — MARCÓ DEL PONT (J.), *El Correo Marítimo en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1913, p. 52.

telamento quase total do que restava do poderio naval espanhol. Durante êsse conturbado lapso de tempo, os Correios Marítimos entraram em fase agônica. Uma tentativa de reativamento fôra tentada por Godoy, quando, por Real Ordem de 6 de abril de 1802 (7), dispôs da incorporação dos Correios Marítimos à Real Armada. A agonia da Instituição, após 1804, prolongou-se até 1810. A Revolução de Maio dêsse ano, estalada em Buenos Aires e contra a dominação espanhola, colocou um ponto final na vida dos Correios Marítimos fixos da *Carerra de Buenos Aires*.



CONDIÇÕES GEOGRÁFICAS DA CIRCULAÇÃO POSTAL.

A repartição da correspondência na América, dada sua importância e a complexa e original geografia americana, exigiu das autoridades metropolitanas o estabelecimento de um rígido esquema de distribuição terrestre e marítima, já previsto no *Reglamento Provisional* de 1764. Rígido, em verdade, na medida em que as freqüentes mudanças climáticas o permitiam.



O GIRO POSTAL MARÍTIMO.

O pôrto de La Coruña era, então, o principal da Galícia, a "Cádiz" do Noroeste de Espanha, porém em situação estratégica superior à da porta marítima da Andaluzia, porque não tão exposto à contínua presença de frotas estrangeiras, como ocorria freqüentemente no corredor gaditano que demanda o Mediterrâneo. Geograficamente estava em melhor situação que seu rival galego — o pôrto de Vigo — porque mais distante da incômoda e vizinha soberania portuguesa. Tem nas suas cercanias o tranqüilo pôrto de El Ferrol, para onde se refugiaram inúmeras vêzes as embarcações que demandavam La Coruña quando eram açoitadas e perseguidas pelo tempo adverso. O pôrto de La Coruña foi escolhido como o ponto inicial e terminal das fragatas-correio que tinham por finalidade a navegação transatlântica. Veja-se nessa atitude de Carlos III a inflexível política de valorização do Norte (8), uma constante no govêrno

(7). — *Id.*, *Ibid.*, p. 73.

(8). — O Tratado IV, Título I — De las embarcaciones que han de servir de Correos, sus fueros y distinciones — artigo I, da "Real Ordenanza" de 1777, rezava: "El Puerto de la Coruña es el que tengo señalado desde el año de 1764 para el giro de los Correos Marítimos; y es mi voluntad que

dos Bourbons espanhóis, ao contrário da política “meridional” de estímulo ao sul da Espanha, própria dos Austrias (9). cremos, por outro lado que, a não ser nos efêmeros anos da terceira década do século XVI em que La Coruña albergou a *Casa de Contratación* para as especiarias, nenhuma outra iniciativa oficial a beneficiara senão esta de ser o entreposto postal e comercial que iria vitalizar o comércio entre Metrópole e Colônias hispano-americanas a partir de 1764, ao sediar a instituição dos Correios Marítimos.

Tôda a correspondência oficial e particular, inclusive a procedente de Madrí, que se destinasse à América, teria de ser enviada a La Coruña para o respectivo despacho. Igualmente as mercadorias e todo objeto de comércio que pretendessem usar êste meio de traslado — as fragatas-correio. O mesmo para os passageiros que intentassem passar às Colônias por esta maneira mais rápida e, teòricamente, mais segura que eram os navios-correio.

1. — *Carreira de Havana*. — A despeito da carga transportada pelos barcos-correio empregados nesta carreira difundir-se por extensa área geográfica, como as grandes Antilhas, o vice-reinado da *Nueva-España*, de *Nueva-Granada*, de *Tierra-Firme*, e de 1764 a 1767 o do Peru, chegando mesmo, pelo menos teòricamente, ao Chile e à região platina, esta rota era assim chamada por ser o pôrto de San Cristobal de La Habana o ponto terminal das fragatas-correio nela empregadas e a Administração de Correios ali estabelecida, estar incumbida da distribuição da correspondência para as regiões acima enumeradas. Havana representava na América, dada sua importância no contexto colonial, sua situação geográfica e sua posição estratégica, o que La Coruña significava para a Espanha.

continuen el él, por el beneficio que resulta a mi serviço y alivio que deseo a aquellos vasallos, facilitándoles el embarque de sus frutos y manufacturas para Islas de Barlovento y Buenos Aires. Em pesquisa a que procedemos na Secção de Manuscritos da Biblioteca do Museu Naval, de Madrid, encontramos no.a — sem data e assinatura — aposta a documento elaborado a 19 de maio de 1816, e vazada nos seguintes termos: “... se dispuso que los correos se dirigen a La Coruña y saliesen de este Puerto... por las razones que van expresadas... apoyan aquella determinación la frecuencia de las epidemias en Cádiz y otros puntos de nuestra costa meridional, y lo mucho mas barato de comestibles, jornales, y petrechos marítimos en toda la Galicia que en Cádiz, y la necesidad que tiene aquella Provincia, y especialmente Coruña y Ferrol en fomento que le sobra a Cádiz, Biblioteca del Museu Naval, Madrid, Sección de Manuscritos, Doct. 18, ms. 434.

(9). — Como sustenta Ramón Basterra em sua obra: *Una empresa del siglo XVIII: los navios de la Ilustración. Real Compañía Guipuzcana de Caracas y su influencia en los destinos de América*. Caracas, Imprenta Bolívar, 1925.

A fragata-correio procedente de La Coruña e em demanda de Havana devia, antes de alcançar êste pôrto, fazer escalas em pontos intermediários — Pôrto Rico e Hispaniola — a fim de deixar a correspondente encomenda postal.

A distribuição da correspondência a partir desta cidade se fazia em duas direções distintas: a). — a *Tierra-Firme, Nueva-Granada* e Peru; b). — a *Nueva-España*.

a). — Estabeleceu-se, em decorrência do *Reglamento Provisional* de 1764, ligação postal terrestre regular

desde San Christobal de La Habana al Puerto de La Trinidad de Cuba, o Xágua.

A *Real Hacienda*, por imposição do disposto no mesmo Regulamento, obrigou-se a comprar e a tripular, por sua conta, duas balandras destinadas a estabelecer a ligação marítima entre os portos retro aludidos e os de Cartagena e Portobelo no Continente. O ciclo completo desta viagem demandava 30 a 40 dias de navegação normal. Cartagena e Portobelo representavam os portos receptadores da correspondência procedente de Espanha e destinada, respectivamente, aos vice-reinados de *Nueva-Granada* e do Peru.

Inferese pelo vazado no *Reglamento Provisional* de 1764, que o giro postal entre aquêles portos, onde se estabeleceram Administrações de Correio, e as capitais dos vice-reinos, fazia-se por terra; não estava descartada, entretanto, a possibilidade da ligação por mar entre o istmo panamenho e Lima, pois

“... de Panama al Puerto de Callao se suele tardar dos meses a la ida, y la buelta se haze en menos de uno” (10).

Oficialmente é de se crer, embora documentos silenciem a êste respeito, que a correspondência procedente de Espanha com destino ao Chile, Potosí, Paraguai e região platina — Buenos Aires e Montevidéu — era filtrada por Lima e distribuída pelo Correio Terrestre.

Esta situação haveria de sofrer radical mudança, com inversão total dos polos, ao estabelecer-se a *Carrera de Buenos Aires* do Correio Marítimo, em 1767. A repartição postal passaria, então, a ser feita por esta última cidade, alcançando Lima inclusive.

b). — Para o giro postal entre Cuba e *Nueva-España*, e à vista da intensa matéria a circular entre êsses dois setores da Colônia, o *Reglamento Provisional* de 1764 previu, a exemplo do que ocorrera em relação à América Meridional, a aquisição de três balandras que

(10). — VEITIA LINAJE (J. de), *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, Juan de Blas, 1672, p. 159.

deveriam — periódica e alternadamente — ligar o pôrto de *San Christobal de La Habana*, através do de Campeche, no Yucatán, ao de Vera-Cruz, pôrto do México. O giro completo destas embarcações presumia 35 a 50 dias de navegação normal. A ligação postal de Vera-Cruz à Cidade do México exigiu o estabelecimento de um Correio Terrestre.

E' de se ressaltar, ainda, o envio da correspondência de Espanha para as Filipinas, pela rota ocidental. Conduzido pelas fragatas-correio da *Carrera de La Habana*, o produto postal seguia da Cidade do México para o pôrto de Acapulco, por via terrestre, onde era reembarcado para o seu ponto de destino (11).

O *Reglamento Provisional* de 1764 previu, igualmente, a comunicação postal intercolonial, também marítima. Da cidade do México a correspondência seguia para Havana que a distribuía para as demais ilhas, *Tierra-Firme* e Peru, juntamente com a que, procedente de Espanha, se destinava àquelas regiões.

2). — *Carreira de Buenos Aires* — A criação da chamada *Carrera de Buenos Aires* (12) do correio marítimo hispano-americano foi cogitada logo após a publicação do *Reglamento Provisional* de 1764 e decorreu da consulta que os *Directores Generales de la Renta* enviaram ao então governador das *Provincias del Rio de La Plata*, D. Pedro de Cevallos, em ofício de 20 de outubro de 1764. Por êsse expediente solicitavam àquela Autoridade emitisse sua opinião quanto à extensão, ao Rio de Prata, do nôvo Estabelecimento. Em resposta datada de 28 de outubro de 1765, Cevallos comunicava aos *Directores Generales* sua plena concordância, sugerindo a vinda de embarcações-correio *en derecha a este Puerto* (Buenos Aires). A idéia inicial, repensada e ampliada, concretizou-se no estabelecimento do Correio Marítimo para a região platina, em 1767.

Mas o pôrto de arribada e permanência das embarcações empregadas nessa carreira foi o de Montevidéu, contrariando o sugerido por Cevallos. Os caixões contendo correspondência e gêneros de tôda sorte destinados a Buenos Aires eram transportados para aque'la cidade por meio de lanchas de particulares e acompanhados por um oficial da fragata-correio. Aquelas embarcações, quando de porte médio ou grande, atracavam na Enseada de *Barragan y Punta de Lara*. Daqui a correspondência e demais gêneros eram remetidos por terra

(11). — BOSE (Walter B. L.), *História del correo de España e Hispanoamerica (1500-1920)*, in "Revista Filatélica Argentina", Buenos Aires, 21: 1951.

(12). — Seria mais próprio denominá-la *carreira platina*. Nenhum argumento válido sustenta a denominação oficial: havia Administrações Principais de correio em Buenos Aires e Montevidéu; Buenos Aires, era, sequer, o pôrto de atracação das fragatas-correio procedentes de Espanha.

a Buenos Aires, em aproximadamente quatro horas; quando menores — as chalupas — costumavam atracar no molhe de Riachuelo, já no perímetro urbano.

A decisão da Superintendência dos Correios — a de manter Montevideu como pôrto de arribação das fragatas-correio — suscitou permanente descontentamento das autoridades residentes em Buenos Aires. Intermináveis pleitos, seguidos pedidos de reconsideração e deterioração crescente nas relações dos responsáveis pelas Administrações de Correio de Buenos Aires e de Montevideu, foram as consequências daquela medida. Somente em 1777, quando ocorreu a publicação da *Real Ordenanza del Correo Marítimo*, onde estava previsto, em caráter definitivo, Montevideu como pôrto de permanência das fragatas-correio, as atitudes serenaram.

Assistiam, indiscutivelmente, inúmeras razões ao Marquês de Grimaldi — notadamente as de caráter geográfico — para manter sua irredutível decisão em prol de Montevideu como pôrto de chegada das fragatas-correio. Foi êle autor de uma

Instrucción que deben observar los Capitanes Pilotos de los Paquebotes destinados al Correo establecido quatro vezes al año desde el Puerto de la Coruña al de Montevideo,

referendada em Madri a 5 de dezembro de 1767 (13). Ora, considerando a inflexível atitude do monarca em fazer respeitar rigidamente o calendário proposto para as fragatas-correio, incluindo as saídas da América em demanda de Espanha, justificava-se a escolha de Montevideu em detrimento de Buenos Aires, à vista dos imponderáveis na navegação do Prata.

Este ponto de vista era reforçado pelo pronunciamento do Governador de Montevideu, D. Agustin de la Rosa. Ao officiar aos *Administradores Generales de la Real Renta de Correos* em 29 de agosto de 1768, afirmava que

(13. — Assim estava vazado o artigo XIV dessa Instrução: "En este Puerto (Montivideu) podrán quedar seguras las embarcaciones, y si necesitaren carenar, lo podrán tambien hacer de tras de la Isla de las Gaviotas, que está frente de la ciudad... y conviene no pasar de allí, pues de ir a ensenada de Barragan, hai muchos riesgos de bancos, malos tiempos, (vientos contrarios), y canales con malos prácticos; y así mismo las salidas no se podrán hacer a sus tiempos, como há sucedido a varias embarcaciones, que han pasado tres meses en llegar desde el amarradero de Buenos Aires hasta Montevideo. O artigo XVII mostrava uma das razões desse retardamento: "Se previene que la fuerza de los Pamperos o SO es en los tres meses de junio, julio, y agosto... Los SE son en los tres meses de noviembre, diciembre y enero... por lo que se encarga que en toda la navegación se huya de la costa...", e juntava um argumento mais em favor de Montivideu "y que la recalada sea a la boca del rio". AGI, Sección 8ª, papeles de Correos, Buenos Aires, legajo nº 17.

“... la embocadura de este Río (o da Prata) es tan terrible que detiene a las embarcaciones que binen a introducir-se en el días y meses muy expuesta su navegación sino traen un buen práctico...” (14).

As autoridades de Buenos Aires, por outro lado, aproveitavam-se de todo ensêjo a fim de demover o Marquês de Grimaldi de sua posição em relação ao *affaire* pôrto de atracação. Em longa carta datada de 4 de janeiro de 1769 (15), o Governador de Buenos Aires, D. Francisco de Bucarll Ursua, dirigia-se ao *Superintendente General de la Renta* mostrando-lhe as inconveniências — a seu ver — da permanência das embarcações-correio em Montevideu, apontando, não sem razão, os prejuízos inúmeros que adviriam das baldeações a que se sujeitavam os gêneros no giro Montevideu-Buenos Aires-Montevideu. Outros protestos mais se fizeram sentir da parte das autoridades buenaireses, aí incluindo o Administrador Principal dos Correios e seus subalternos; nenhum dêles porém, encontrou eco nas altas esferas administrativas da Metrópole.

*

ROTA DA CARREIRA DE BUENOS AIRES.

A instituição dos Correios Marítimos como empresa estatal teve sua estrutura amplamente prevista pela publicação de diferentes diplomas; os mínimos detalhes, sequer, fugiram à ânsia de previsão e esquematização dos auxiliares diretos de Carlos III. *Tan di'atada y peligrosa* carreira, como o era a de Buenos Aires, haveria de merecer daquelas autoridades a necessária e cuidada atenção. A partir de estudos anteriores e do acúmulo de dados resultantes de uma experiência náutica secular, elaboraram derrotas fixas que deveriam ser seguidas à risca pelos capitães das fragatas-correio, sob pena de severas sanções.

Daremos a seguir, esquematicamente, a rota seguida pelas fragatas-correio do percurso platino, sem adentrar minuciosamente sua análise. O documento do qual extraímos os dados analisados (16), ainda que elaborado em 1767, permaneceu válido e atualizado para a década seguinte, núcleo principal de nosso estudo.

(14). — AGI, Sección 8ª, Papeles de Correos, Montevideo, legajo nº 185.

(15). — Acha-se transcrita na íntegra em MARCÓ DEL PONT, (J.), *El Correo Marítimo en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1913, p. 26.

(16). — “Instrucción que deben observar los Capitanes Pilotos de los Paquebotes destinados al Correo establecido quatro veces al año desde el Puerto de la Coruña al de Montevideo. 5.12.67. El Marques de Grimaldi”. AGI, Sección 8ª, Papeles de Correos, Buenos Aires, legajo nº 17.

Partindo de La Coruña, a fragata-correio passava a oeste da Ilha da Madeira, a uma distância que variava de 15 a 20 léguas, seguindo êsse rumo até os 28 graus de latitude norte; prosseguia nessa derrota, cuidando o Capitão de manter o barco distante 60 a 70 léguas do Cabo Branco, na costa da Guiné, para fugir à possibilidade de um encontro com inimigos. Dirigia-se, a seguir, para o oriente das Ilhas de Cabo Verde, tendo em vista passar entre o arquipélago caboverdiano e o *Banco de Arena (que los holandeses llaman Kalbendans)*, que se estende de 18 graus e 30' até 14 graus latitude norte: êste banco, apesar de já constar nas cartas náuticas e de ser chamada a atenção para sua existência, não oferecia maior perigo à navegação da época; seu menor fundo não era inferior a 30 braças.

A partir dos 14 graus latitude norte, o capitão deveria conduzir a fragata-correio de forma tal que a linha equatorial fôsse superada na marca dos 354 a 356 *grados* de longitude; êste procedimento era o indicado, pois desta maneira evitavam-se as chuvas, calmarias e *turbonadas* tão frequentes mais ao leste, nas proximidades do golfo de Gabão.

Sempre no rumo pré-estabelecido e remontado o *cabo de San Agustín*, o capitão deveria cruzar as costas do Brasil a uma distância de 80 a 100 léguas do litoral, por serem fortes as correntes eólicas e marítimas naquela faixa.

Mantendo o rumo SO, a fragata-correio alcançava a foz do rio da Prata e, bem próxima à costa, sobre o meridiano 55 graus longitude oeste, abordava a ilha de Lobos — localizada defronte a Punta del Este e nas proximidades do porto de Maldonado — devendo o capitão evitar, com toda cautela e perícia, o SE que sopra na bôca do Prata.

Superada a ilha de Lobos, a embarcação demandava a ilha de Flôres, praticamente na mesma latitude da anterior, mas sobre o meridiano 56 longitude oeste, e já nas vizinhanças da cidade de Montevidéu. Nestas alturas, o capitão deveria estar mais atento ao fundo do que ao rumo, visto ser grande a variação em todas as navegações do Rio da Prata, por suas fortes e imutáveis correntes.

Remontada a ilha de Flôres na sua parte meridional e tendo Montevidéu à vista, a fragata ia fundear a SSE do Monte que *es el mejor paraje y se estará de tierra cosa de dos leguas y media*.

A ligação Montevidéu-Buenos Aires fazia-se através de lanchas particulares e por meio de uma navegação particularíssima, onde o conhecimento do canal, dos seus baixios, das contínuas correntes de ar e fluviais era fator que desafiava qualquer marinheiro que não fôsse prático e habituado à navegação do Prata.

*

CALENDÁRIO DA CARREIRA DE BUENOS AIRES.

O estudo do calendário da carreira platina dos Correios Marítimos implica duas fases distintas e plenamente diferenciadas: 1). — aquêle estabelecido — com previsão rigorosa do giro transoceânico — para as 5 fragatas-correio anuais que realizavam a ligação La Coruña-Montevidéu e que vigorou nos anos de 1767 a 1771; 2). — o fixado com o mesmo rigor e para a mesma carreira, quando do aumento para 6 fragatas-correio anuais em 1771, e que deveria ser obedecido para os anos subsequentes.

Damos, a seguir, um quadro sucinto do movimento anual de fragatas-correio saídas de La Coruña com destino a Montevidéu, nos anos de 1767 a 1781.

1767 — 2	1768 — 4	1769 — 4
1770 — 4	1771 — 5	1772 — 6
1773 — 6	1774 — 6	1775 — 6
1776 — 7	1777 — 6	1778 — 6
1779 — 5 (16a)	1780 — 5	1781 — 2

Desde que as autoridades metropolitanas cogitaram da extensão dos Correios Marítimos, para Buenos Aires — já em 1764, como vimos — a dificuldade maior a contornar, então, era a da navegação do Atlântico Sul, bem mais dificultosa, demorada e perigosa do que a de Havana.

Duas principais incidências de caráter geográfico obstaculavam a elaboração de um calendário conveniente: o inverno destas regiões meridionais da América do Sul e o *pampeiro*. Chamados a opinar, os especialistas sugeriram que a saída das fragatas-correio de La Coruña deveria ocorrer entre os meses de setembro e fins de janeiro, afirmando que era a melhor estação para se ir a Buenos Aires, pois, o temor ao rigorismo do inverno naquelas costas, aliado aos ventos *pampeiros*, não só dificultavam a entrada do rio da Prata, mas ainda obrigavam a eventual arribada à costa do Brasil. O retôrno poderia efetuar-se entre os meses de abril a novembro, quando os mesmos *pampeiros* favoreciam a colocação das embarcações em linha de regresso.

Vários, inúmeros e díspares estudos para o estabelecimento de um calendário foram realizados. O adotado possuía a seguinte estrutura:

(16a). — Início do período crítico para a Instituição, determinado pelo engajamento espanhol na guerra de independência das colônias anglo-americanas.

Movimento de navios-correio entre La Coruña e Montevidéu.

La Coruña		Montevidéu		La Coruña	
	Partida	Chegada	Partida	Chegada (provável)	
1º	— 15/fevereiro	15/maio	15/julho	15/outubro	
2º	— 15/junho	15/setembro	15/novembro	15/fevereiro	
3º	— 15/setembro	15/dezembro	15/fevereiro	15/maio	
4º	— 15/dezembro	15/março	15/maio	15/agosto	

Note-se que o esquema supra previa 3 meses ou 90 dias para a viagem de La Coruña a Montevidéu. Dois meses a fragata permanecia surta no pôrto de Montevidéu: tempo julgado necessário para a descarga dos gêneros, seu traslado para a lancha que os transportava para Buenos Aires, e o retôrno da lancha com as mercadorias ultramarinas de Buenos Aires destinadas a serem reembarcadas em Montevidéu com destino a La Coruña. Nesse entretempo, procedia-se à *carena* do barco. Eram necessários, por outro lado, 8 meses para o giro completo.

Em ofício-circular de 7 de abril de 1771, enviado às autoridades coloniais, o Marquês de Grimaldi comunicava ter elevado para 6 anuais as fragatas-correio da rota de Buenos Aires (17). Nesse mesmo documento, o Superintendente Geral estabelecia as datas de 15 de fevereiro, 15 de abril, 15 de junho, 15 de agosto, 15 de outubro e 15 de dezembro — vale dizer, os meses pares — para as partidas das fragatas-correio de La Coruña. Esta disposição seria referendada, posteriormente, pela Real Ordenança de 1777.

O quadro demonstrativo geral do giro das fragatas-correio entre La Coruña-Montevidéu-La Coruña, desde a viagem inaugural — e experimental — da *El Príncipe*, saída de La Coruña a 11 de março de 1767, até a realizada pela *El Lanzarote*, que largou do mesmo pôrto peninsular a 13 de julho de 1781, acha-se transcrito em nossa tese sobre o Correio Marítimo hispano-americano (18). Nesse conturbado lapso de 14 anos e meio, 74 viagens foram realizadas.

O estudo do quadro calendário geral permite-nos observar que o tempo médio gasto na navegação transatlântica da carreira platina enquadra-se no esquema idealizado pelas autoridades espanholas.

(17). — AGI. Sección 5ª, Indiferente General, legajo nº 484.

(18). — Cf. BELLOTTO (M. Lelo), *A Instituição do Correio Marítimo das Índias: a carreira de Buenos Aires (1767-1779)*. Tese apresentada à Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo (Cadeira de História da Civilização Americana) para obtenção do grau de Doutor em Ciências (História), 1969. A elaboração daquele minucioso mapa, com dados sobre o nome da embarcação, número de viagens realizadas por cada uma, nome do Capitão e a data — dia, mês e ano — de arribada e partida dos pôrtos em foco, só foi possível graças a elementos arrolados nos "Archivo General de Indias", em Sevilha, e "Archivo General de la Nación", em Buenos Aires.

A viagem Montevidéu-Buenos Aires-Montevidéu, por outra parte, era efetuada por lanchas de propriedade particular. Não dispomos, lamentavelmente, de elementos suficientes e concretos para estabelecer o tempo gasto por essas pequenas embarcações, nessa navegação.

Navegação, ademais, sujeita às contingências inúmeras e inesperadas do tempo — extremamente variável — e do Rio da Prata. Dados esparsos obtidos no *Archivo General de la Nación*, em Buenos Aires — o tempo gasto no trajeto Montevidéu-Buenos Aires por 23 lanchas, nos anos de 1774 a 1777, cuja demora foi de um mínimo de 2 dias a um máximo de 9 — permitiram-nos estabelecer a *média de 5,3 dias* para aquea rota.

Esta situação — a de entregar a responsabilidade do transporte postal entre as duas grandes cidades platinas a *patrones* e lanchas particulares — perduraria de 1767 a 1784. A partir dêste ano, estabeleceu-se carreira fixa e de tutela oficial entre aqueles dois centros, mas com uma variante. A ligação fluvial operava-se entre Buenos Aires e a cidade de Colônia, por intermédio de lanchas pertencentes à *Real Hacienda*; desta última localidade a Montevidéu, o trajeto era feito por terra. O tempo dispendido nesta derrota era menor do que o gasto na ligação direta. Assim, o correio partia de Buenos Aires aos sábados para chegar a Montevidéu nas terças-feiras; ao retôrno, saía desta cidade nas quartas-feiras, chegando às sextas-feiras na Capital do vice-reinado. Vale dizer: 3 dias gastos no sentido Buenos Aires-Montevidéu e 2 dias no inverso.



O CORREIO MARÍTIMO E O COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO.

Afirma Nunes Dias em recente publicação, ao se referir à instituição do Comércio Livre entre Espanha e América em 1778, que o triunfo alcançado por essa medida de Carlos III foi fruto do nôvo *status* nas relações Metrópole-Colônia, e, também, do papel desempenhado pela América Espanhola na conjuntura internacional de então (19). O cometimento a que se refere o mencionado historiador já fôra, entretanto, tentado, e com igual êxito, em área geográfica menor e em período antecedente. Referimo-nos ao empreendimento comercial dos Correios Marítimos, em sua carreira platina.

Essa ampliação de objetivos da Instituição — já prevista no Regulamento que a estabelecera — era, porém, oficialmente secundária.

(19). — DIAS (M. Nunes), *O comércio livre entre Havana e os pòrtos de Espanha (1778-1789)*. Universidade de São Paulo, 1965. 2v. p. 195-6.

ria. Não se deveria perder de vista a sua finalidade principal que era o transporte das cartas. A correspondência transportada, entretanto, por si só não podia sufragar os imensos gastos que a instalação da empresa implicou — entre outros menores, o da construção de embarcações para as carreiras — e que a conservação acarretava. Daí a necessidade imperiosa do transporte de mercadorias em geral: aquelas por conta e risco de particulares, sobre as quais incidiam os direitos e fretes que iam beneficiar as arcas da Corôa, e as de responsabilidade da *Real Renta de Correos* — o organismo mantenedor dos Correios Marítimos — cujo venda propiciava os fundos requeridos para a manutenção da Instituição.

A adoção dessa medida — a dimensão mercantil da empresa — apenas referendava uma sugestão de Pedro de Cevallos, então Governador de Buenos Aires, quando consultado sobre a conveniência da extensão do serviço postal marítimo até o Prata. Ao responder, sugeriu que as fragatas-correio trouxessem da Espanha, por conta da *Renta*, ferro e caldos (20) e levassem para a Metrópole o ambicionado produto colonial platino que era o couro, a fim de subvencionar os gastos que a existência da empresa acarretava. Essa proposição de Cevallos concretizou-se nas Instruções de 9 de dezembro de 1767, que os Diretores Gerais da *Renta* enviaram a Domingo Basavilbaso, Administrador Principal dos Correios de Buenos Aires. Comunicavam que as fragatas-correio passariam a transportar, de responsabilidade da *Renta*, ferro, caldos e tecidos da Galícia. Determinavam ao Administrador a venda desses gêneros e a reinversão do produto apurado, ou parte pelo menos, em carga para a torna viagem: couro de qualidade e sêbo.

O Regulamento de 24 de agosto de 1764, que instituiu os Correios Marítimos, possuía cláusula restritiva à natureza dos gêneros transportados pelas fragatas-correio. Haviam de ser “nacionais”, isto é, os produtos da agricultura e da indústria de Espanha. Ao retorno, as embarcações-correio levariam, exclusivamente, produtos coloniais, vedando-se, sob pena de severas sanções, o transporte de qualquer gênero de procedência estrangeira. O mesmo diploma previu, por outro lado, a obrigatoriedade de pagamento do frete correspondente às mercadorias transportadas pelos Correios Marítimos, dêle não se eximindo, mesmo, os organismos reais, a fim de que cada Ramo da Fazenda espanhola pudesse ter a necessária autonomia financeira e custeasse seus próprios gastos. Concedia-se pequeno privilégio aos gêneros despachados por conta e risco da *Real Hacienda*. Os fretes

(20). — *Caldos*: todo sumo de origem vegetal — como vinhos e azeites — que serve à alimentação.

incidentes sobre eles sofriam um desconto de 10% em relação ao valor total, segundo o previsto pela regra 13, da Real Instrução de 7 de dezembro de 1770 (21).

Básicamente, as mercadorias de livre comércio conduzidas pelas embarcações-correio estavam sujeitas — à entrada e à saída — ao recolhimento dos direitos prescritos pelo Real Decreto e Instrução de 16 de outubro de 1765, que regulamentou o comércio de Espanha com as Ilhas de Barlovento. Todo gênero transportado satisfazia os direitos de saída de 6%. Objetivando, outrossim, incrementar o uso das fragatas-correio no transporte de *caudales* (22) do Prata para a Espanha, a *Renta* estabeleceu o frete à razão de 2% sobre a prata e de 1% sobre o ouro, em lugar dos 3% que recolhiam os outros barcos que realizavam essa operação.

A incursão — plena de êxito — que a *Real Renta de Correos* fez no campo comercial, animou seus Diretores Gerais, secundados pelos Administradores dos Correios de Buenos Aires e Montevideu, a projetarem um plano ambicioso e que rompia, decididamente, com o caráter primitivo da Instituição, isto é, o da manutenção exclusiva de um correio metódico e ordinário entre Metrópole e Colônias.

Segundo o projeto, a *Renta* devia promover a vinda, da Espanha, em barcos fretados — a fim de não roubar espaço às fragatas-correio para a colocação de mercadorias volumosas, como o couro, por exemplo — de *sal*, *barrilleria* e, eventualmente, *negros*, para serem empregados na elaboração de *carne salgada* — de excelente qualidade e de baixo preço, na região platina, que deveria ser levada na torna viagem pelas mesmas embarcações; mais *sêbo*, de larga aplicação na indústria de velas da Europa Ilustrada. Intensa correspondência a respeito foi trocada entre aquelas autoridades por todo o ano de 1771: A fixação de tão promissora indústria em Buenos Aires só ocorreu, entretanto, em 1776, com a construção de depósitos e a vinda de pessoal especializado de Espanha (23).

O ferro, sob variadas formas, foi dos mais constantes gêneros nos carregamentos das fragatas-correio que demandavam o Prata. O mercado consumidor platino, a despeito do seu crescimento, era insuficiente, entretanto, para absorver toda a carga transportada. Daí a longa luta desenvolvida sem esmorecimento pelo Administrador dos Correios de Buenos Aires para poder internar o ferro no interior platino, trocá-lo pelo cobre chileno e fazê-lo chegar, mesmo, aos confins do Peru.

(21). — AGI, Sección 5ª, Indiferente General, legajo nº 484.

(22). — *Caudales* — Ouro e prata em pasta, lavrado ou cunhado, enviados da América para a Espanha.

(23). — VICENS VIVES (J.). — *Manual de historia economica de España*. 5ª ed. Barcelona, Ed. Vicens-Vives (1967), p. 496.

Essa internação, como é sabido, infringia determinação real. O móvel oficial para a adoção dessa medida foi a necessidade da anulação do comércio ilícito que se fazia através da praça portuguesa plantada às margens do Prata, que era a Colônia do Santíssimo Sacramento. Periódicamente obtinha o Administrador de Buenos Aires autorização real para a internação. A 24 de junho de 1769, os Diretores Gerais da *Renta* enviaram ofício de agradecimentos ao então Governador de Buenos Aires, Bucarelli y Ursua, pela permissão, dada a Basavilbaso para que internasse o ferro transportado pelas fragatas-correio. E afirmavam estarem demandando no sentido de obter autorização para internações futuras. Com isso, argumentavam, beneficiar-se-iam a *Renta* e o Estado, em geral, e as Províncias platinas e seus moradores, em particular,

... “oprimidos por el privilegio y ventajas que gozaba el Comercio de Lima” (24).

O desfêcho dessa situação, com a anulação da ditadura econômica que a burguesia limenha impunha à sua congênere e ao comércio platinos, somente ocorreu em 1776 com a criação do vice-reinado do Prata.

Os *caldos* que, juntamente com o ferro, os couros e os *caudales* em ouro e prata constituíram as quatro colunas mestras que sustentaram, do ponto de vista econômico-comercial, a instituição dos Correios Marítimos, foram os únicos produtos a permanecerem eminentemente “espanhóis”, mesmo depois do Real Decreto de 2 de fevereiro de 1778 que ampliou ao pôrto de Buenos Aires a concessão do Comércio Livre. Essa medida permitia a introdução, em Buenos Aires, de todo tipo de mercadoria, nacional ou estrangeira. Especificava uma única exceção: os *caldos*, que teriam de ser, sempre, espanhóis.

*

CARREGAMENTOS METROPOLITANOS.

As mercadorias procedentes de Espanha e destinadas à América estavam consignadas à *Real Renta de Correos* e a particulares. As medidas adotadas pela *Renta* visando dinamizar a Instituição, foram no sentido de:

(24). — *Archivo General de la Nación, Buenos Aires, División Colonia, Sección Gobierno, Correos, 1769-1807. S 9, C9, A 8, nº 2.*

a). — as fragatas-correio deviam transportar gêneros de responsabilidade de particulares, cujos fretes tornariam as viagens dos Correios Marítimos mais rentáveis e, portanto, menos onerosas;

b). — as embarcações-correio deviam, também, conduzir mercadorias por conta e risco da própria *Renta*, para que a sua venda, efetuada principalmente pela Administração dos Correios de Buenos Aires, permitisse a auferição de lucros.

A maior parte do carregamento por conta da *Renta* — na maioria dos barcos-correio, a sua totalidade — era consignada à Administração de Buenos Aires. Isto traduz o promissor centro consumidor que era essa cidade e as ilimitadas possibilidades de colocação comercial que oferecia, em relação à sua rival platina, que era o porto de São Filipe de Montevideú.

Na relação dos gêneros procedentes da Metrópole, adiante expostos, elucidamos as diferentes mercadorias que compunham aqueles carregamentos. No tocante ao despacho por conta da *Renta*, sobressaíam-se, pelo volume e pela frequência no rol dos produtos transportados pela fragatas-correio, o *azucar blanco de la Habana* e os tecidos espanhóis, sobretudo os procedentes da indústria galega. Ressalte-se neste aspecto comercial dos Correios Marítimos uma decorrência da proibição da permutação inter-colonial de produtos americanos. Referimo-nos ao comércio triangular. O açúcar cubano, gênero constante nos carregamentos das fragatas-correio que demandavam Montevideú, implicava num deslocamento mercantil triangular, cujos ângulos eram representados por Havana, La Coruña e aquele porto platino. O último despacho desse produto ocorreu na fragata-correio *La Infanta*, saída de La Coruña a 18 de outubro de 1776 (25). Explica-se esta ocorrência com a extensão à região platina da permissão do comércio intercolonial, acontecida em 1776 (26). Outro produto nessas condições era o tabaco já elaborado, fôsse a matéria-prima de procedência cubana ou paraguaia.

Uma referência, finalmente, ao material que alimentou a Ilustração na América, e que teve profundas repercussões no movimento de emancipação hispano-americana.

Referimo-nos ao envio de *livros*, carga que participou de um grande número de carregações e enviada sempre por conta e risco de particulares, e de *Gacetas de Madrid e de Mercurios*, despachados sob responsabilidade da *Renta*, e consignados ao Administrador de Correios de Buenos Aires, para colocação na zona de sua jurisdição. Configurava-se, assim, o tríptico que no campo da palavra escrita sustentou as idéias da Ilustração na América: a *carta*, o *livro*, o *periódico*.

(25). — AGI, Sección 8ª, Papeles de Correos, Buenos Aires, legajo nº 17.

(26). — VICENS VIVES (J.), *op. cit.*, p. 500.

Os gêneros metropolitanos absorvidos pelo mercado colonial latino eram de uma diversidade surpreendente, embora todos altamente mercantilizáveis. Ao exportador peninsular particular cabia a primazia como o propulsor das carregações, quer em volume, quer na variedade das mercadorias. Os principais artigos exportados por particulares eram:

1. — *caldos*: vinhos — de Málaga, catalão, de Navarra, das Canárias, da Biscaia; aguardente — de uva e de cana; *aguardiente cachaza de la Habana* (27); licores, cerveja, vinagre, sidra, azeite;

2. — *comestíveis*: açúcar — acondicionado em caixas ou em forma de pão-de-açúcar, arroz, grão-de-bico, feijão, ervilha, café, azeitona, sal, chocolate, presuntos, sardinha, bacalhau, salmão, anchovas, banha, doces, amêndoas, avelãs, ameixas e uvas-passas;

3. — *vegetais*: *negrohumo* (28), tábuas de cedro, de *pino* e de *pino* de Portugal, *Bens* (29), tabaco em pó e tabaco do Brasil torcido (30), sementes em geral, pimenta do reino e pimenta *de tabasco* (31), canela, *ierba ursi* (32), açafraão, *clavo especie* (33), pimentão, alfazema, *caña fistola* (34), incenso, *palo silvestre de Abedul* (35), *palos de Campeche* (36), cominho, chá, *aceite de palo* (37), *zumaque* (38);

-
- (27). — Refere-se possivelmente ao rum. A inclusão deste *caldo* nos carregamentos metropolitanos implicava num comércio triangular: das Antilhas para a Espanha e desta para o Prata. Ou a expressão *aguardiente cachaza de la Habana* quer conceituar, apenas, um tipo de bebida e que não procede, necessariamente, de Cuba?
- (28). — *Negro de humo* ou negro de fumo — pó resultante da incineração de matérias resinosas e empregado na elaboração de tintas, na pomada para calçados e em outras preparações.
- (29). — Árvore leguminosa de cujo fruto se extrai um óleo empregado na relojoaria e na perfumaria.
- (30). — A existência deste artigo entre os produtos metropolitanos pressupõe um comércio triangular: Brasil-Espanha-Prata.
- (31). — Pimenta malagueta.
- (32). — *Hierba ursi* ou uva-ursina — planta medicinal da família das Ericáceas (*Arctostaphylos uva-ursi Spreng*).
- (33). — Cravo-da-índia. Termo farmacológico. É a droga em natureza, o cravo-da-índia, simplesmente dissecada.
- (34). — *Cañafistula* ou canafistula — árvore da família das leguminosas, própria das regiões intertropicais e de emprego medicinal.
- (35). — Abedul — árvore da família das betuláceas, abundante na Europa. Sua resina serve para curtir e aromatizar.
- (36). — Madeira dura, de cheiro agradável, empregada sobretudo para fins tintóreos, ao tingir de vermelho os tecidos em tratamento. Procede de uma árvore americana nativa da região do Yucatan.
- (37). — Também chamado bálsamo de copaiba. Esta é uma árvore encontrada no Brasil e no Perú, família das leguminosas, subfamília cesalpiniáceas (*Copaifera officinalis L.*). Emprega-se para fins medicinais.
- (38). — Vege.al terebintáceo, empregado em curtimento por conter muito tanino em sua composição.

4. — *ferragens*: pregos, cravos, tachas, martelos de ferro, ferramentas em geral, prato de estanho, facas, colheres, caçarolas, vasilhas e potes de ferro, braseiros, limas, cadeados, fechaduras, serras, trempes, verrumas de ferro, enxós, machados, foices, pás, enxadas e enxadões, *panes* de ferro fundido, *fierro planchuela* (39), fios de ferro, aço;

5. — *produtos minerais*: pedra-ume, *ladrillos* de cobre e de metal, pedra de fusil, pedra para *labrar* o chocolate, pedras para moinho, estanho, *pelitre* (40), enxôfre, *tierra blanca* (41), pedras para amolar navalhas, *caparrosa* (42);

6. — *produtos industrializados*: tecidos, tecidos de Segóvia, tecidos de Lomonte, sêdas, lãs, chapéus, vestuário em geral, sapatos, mantas, *bayeta* (43), gôrros, cobertores, *calceta* (44), camisas, *indiana* (45), toalhas e guardanapos, botas de montar, meias de sêda, tapetes, librês, tecido de algodão para velas de navios, fio de vela, fios para sapateiros, barbantes, fio de cânhamo, enxarcia, cadeiras, selas para montaria, maletas, gaze, escovas, arreios para animais, trompas, palmatórias, alvaide, material para pintura, tinteiros, cadinhos, papeleiras, almofariz, medicamentos em geral, cigarros, pólvora, pistolas, balas (munição), sabres, fôlhas de espada, granadas de mão, arames, castiçais de metal, cornucópias (46), espelhos, arados, rodas de carro, *balanzas romana* (47), relógios, moinhos de café, chocolateiras e cafeteiras de cobre, caldeiras e alambiques de cobre, polias e roldanas para navios;

7. — *outros gêneros*: louça em geral, vidros, *vidrios bucosos*, urinol de barro e de louça ordinária, cerâmica de Talavera, cristais, *calabrote* (48), livros, papéis de música, papel em resma, munição em geral, *ancote* (49), crucifixos, ornamentos religiosos, remos de lancha, saltérios, peles de castor, óleo de linhaça, perfumes, gêneros medicinais, alcatrão, cêra purificada, estôpa e breu.

(39). — Lâminas de ferro destinadas a aros de pipas.

(40). — Liga de zinco, chumbo e estanho.

(41). — Também *tierra de Segovia* — carbonato de cal limpo de impurezas e reduzido a pó muito fino, empregado em pintura.

(42). — Sal composto de ácido sulfúrico mais cobre ou ferro. Usado em medicina e tinturaria.

(43). — Tecido de lã.

(44). — Meia que cobre o pé e a perna; também grilheta.

(45). — Tecido de linho ou algodão, pintado de um só lado.

(46). — Espelho com moldura em talhe e braços para velas.

(47). — Balança de braços desiguais, tendo um péso anexo ao maior para promover o equilíbrio.

(48). — Calabre — cabo; amarra; corda grossa usada nos navios.

(49). — Pequena âncora; também ancorote, ou seja, pequeno barril destinado a transportar vinho ou aguardente.

A variedade de gêneros despachados por conta e risco da *Renta* era bem mais limitada do que a correspondente de particulares. A preocupação daquela era trabalhar com produtos altamente rentáveis. Daí o exportar para a América os seguintes artigos: vinhos — os disputadíssimos claretes de la Rioja, e os da variedade Carlon, aguardentes, *azucar blanco de la Habana*, sal, tecidos *del país*, lona, também de Amsterdão, em peças, peças de *arpillera* (50), estôpa, *guindalezas* (51), maletas de *baqueta de Moscovia*, ferro em barras de Biscaia, *calabrotes*, carvão de pedra de Bristol, sucata de ferro, material para uso das Administrações de Correio, como selas para montaria, látegos, cadeados para maletas postais, bôlsas para tintas de sêlo, cravos, breu, tábuas de *pino*, também da Holanda, papel em resmas, papel fino de *Capelladas*, *papel sellado* (52).

A década de 70, na Espanha do século XVIII, economicamente caracterizou-se por duas fases distintas. Um período de contração, compreendido entre os anos de 1771 e 1775, e uma época de expansão econômica, a partir deste último ano, acompanhada de uma benéfica inflação, com o aumento generalizado dos preços e dos salários. Este crescimento econômico foi um reflexo do aumento demográfico, agrícola, comercial e industrial que ocorreu em Espanha, intimamente relacionado com as imensas partidas de metais preciosos que entraram na Metrópole, provenientes da América. Há que se considerar, para a compreensão plena deste momento histórico, o renascimento da produção argentífera das minas mexicanas, na segunda metade do século XVIII (53).

A curva dos fretes auferidos, que incidiram sobre as mercadorias transportadas para o Prata pelas fragatas-correio nos anos de 1767 a 1781 (54), acompanha o flutuar das 2 fases referidas. O período de depressão 1771-1775 acha-se perfeitamente caracterizado, nenhum dos seus termos superando — sequer igualando — os dos três anos precedentes. As marcas maiores foram as dos anos de 1776 e 1777. A linha ascensional que então se verificava, consoante com a época de expansão econômica, sofreu, entretanto, brusca mudança de orientação. A partir de 1778, com a instituição do Comércio Livre, e com os ventos da guerra iminente a soprar sobre Espanha, ocorreu um irreversível aviltamento na arrecadação dos direitos sobre a carga transportada pelos Correios Marítimos, com a queda irremediável dos fretes, e dos volumes conduzidos.

(50). — Serapilheira — tecido grosseiro para envolver fardos.

(51). — Cabo de cânhamo, grosso e comprido, para uso náutico.

(52). — Empregado en formalizar documentos de toda ordem e para uso oficial.

(53). — VICENS VIVES (J.), *op. cit.*, pp. 497 e 546.

(54). — V. os quadros demonstrativos dos fretes dos carregamentos metropolitanos, apensados à nossa tese de doutoramento já citada.



ARTIGOS COLONIAIS.

Bem menos complexo que o rol dos carregamentos metropolitanos era a relação de gêneros coloniais que demandavam a Espanha. A *Real Renta de Correos* concentrou suas remessas em poucos produtos, quase exclusivamente representados pelo couro em cabelo, sêbo — de larga aplicação na indústria da vela, e tabaco. As remessas substanciais por conta e risco de particulares reduziram-se a couros, solas, peles. O que se destaca, porém, nestes envios foram as colossais transferências de *caudales*, isto é, o registro de partidas de ouro e prata cunhado, lavrado ou em pasta, consignados a cidadãos metropolitanos.

Dá-se, a seguir, uma elucidativa relação dos produtos coloniais transportados pelas fragatas-correio. A preocupação da *Renta* na exportação dos produtos americanos reduziu-se a: couro em cabelo (55): sêbos, tabaco, também o tabaco negro (56), *hierva* (57), fôlhas de *culén* (58), e partidas de prata e ouro, lavrado, amoedado ou em pasta.

Mais complexo, mas nem por isso menos primário, era o quadro de exportação de artigos por conta e risco de particulares. Consistiam em: *produtos de origem vegetal*: *cascarilla de quina* (59), erva-mate, *aceite de Maria* (60), chocolate em pasta, cacau, *produtos de origem animal*: couro em cabelo, solas, sêbo, lã de carneiro, lã de vicunha, peles de tigre, peles de lobo marinho, peles de chinchila, peles variadas, *Pellones* (61), mantas de *zorrito* (62), *produtos de origem mineral*: ouro e prata, nos seus três estados: lavrado, cunhado e em pasta, tumbaga (63); *produtos de artesanato*: búcaros (64), luvas de pele.

Especial referência merece a transferência de couro em cabelo para a Espanha.

- (55). — *Cuero al pelo* — couro ainda não curtido. De modo geral, o couro transportado pelas fragatas-correio foi desta espécie.
- (56). — Elaborado em forma de rôlo retorcido e flexível. Para uso imediato, quando picado.
- (57). — Referência, provável, à erva-mate.
- (58). — Leguminosa natural do Chile. A bebida resultante da infusão de suas fôlhas é tomada para as enfermidades do estômago.
- (59). — Produto de origem vegetal usado em medicina por suas propriedades antitérmicas.
- (60). — Também chamado de *Maria*, é a resina extraída da calaba ou calambuco.
- (61). — Pelegos.
- (62). — *Zorrito* — Mamífero da América do Sul, semelhante a uma pequena raposa.
- (63). — Liga metálica de ouro mais cobre em igual ou menor quantidade.
- (64). — Vasos de argila, para flôres.

O *Proyecto para Galeones y Flotas*, de 5 de abril de 1720, estabeleceu que os direitos e fretes que incidissem sobre couro haveriam de se traduzir em taxaço por peça. Em 1769, por Real Cédula de 27 de outubro, observa-se mudança nessa sistemática. O couro passou a recolher direitos e fretes em função de pêso. Adotou-se esta medida na tentativa de coibir o abuso na dizimação de rezes menores, como até então vinha se observando e que punha em perigo o futuro do rebanho bovino platino. O pêso-critério estabelecido, e sobre o qual devia incidir o frete, foi o de 20£, que era o pêso médio das peças maiores; o frete era de 12 reais de prata sobre aquele índice. A partir do carregamento de couro na *FC La Infanta*, que saiu de Montevideu a 20 de março de 1775 com destino a La Coruña, operou-se uma mudança no critério até então seguido. O frete passou a ser calculado em La Coruña, à razão de 26 reais de *vellon* cada 36£ de pêso; este era auferido, também, naquele porto galego (65).

A extensão do Comércio Livre aos portos platinos em 1778, teve profundas repercussões nos carregamentos de couro das fragatas-correio. A concorrência que as embarcações mercantes fizeram ao Correio Marítimo, após 1778, aliada à guerra de 1779, foi, praticamente, fatal para a carga de couros. Concorrência que se traduziu em um número cada vez maior de navios mercantes nos portos do Prata, no oferecimento de fretes mais baratos e no reconhecimento do direito da *averia*. Esta concorrência implicou numa crescente ausência dos carregadores tradicionais nas carregações de couro das fragatas-correio. Tentou-se a baixa do frete para atrair interessados. A 18 de janeiro de 1779 o Administrador dos Correios de Buenos Aires comunicou ao de Montevideu que rebaixava o frete das 36£ de couro, de 26 *reales de vellon* — em vigência desde 1775 — para 20 reais de *vellon*. Não tendo sido suficiente esta medida, a 6 de fevereiro do mesmo ano procedia a uma segunda desvalorização do frete, caindo este para 16 *reales de vellon* para cada 35£ de pêso; em fins de 1779, Buenos Aires taxava as mesmas 35£ a 12 e Montevideu a 14 reais de *vellon*. Esse aviltamento prosseguiu, chegando aos 8 reais de *vellon* 35£ de couro embarcado em 1788. A partir deste ano houve lenta, mais firme recuperação no preço do frete sobre o couro exportado. Assim, em 1789, pelas mesmas 35£ de pêso, o beneficiário pagava 14 reais de *vellon* em 1796 alcançava-se, praticamente, a marca de 1775: o mesmo pêso correspondia ao frete de 24 *reales de vellon*.

(65). — Isto explica a brutal queda na arrecadação dos fretes das carregações fragatas-correio na torna viagem, a partir de 1775, como se comprova ao se verificar o quadro geral daqueles carregamentos, expostos em nossa referida tese de doutoramento.

Interessante ressaltar que anos antes da instituição do Comércio Livre, o *oficial mayor* da Administração dos Correios de Buenos Aires enviou ofício datado de 23 de dezembro de 1775 aos Diretores Gerais da *Renta*, em que sugeria, para atenuar a concorrência desencadeada pelos navios mercantes de Cádiz às fragatas-correio, no concernente ao carregamento de couro, a eleição de um outro produto colonial, como sucedâneo daquele. Referia-se à *lã*: abundante, barata, de excelente qualidade, de mais ampla colocação no mercado e de maior consumo (66).

Aos períodos de contração — 1771-1775 — e de expansão econômica — a partir de 1775 (67) pelos quais passou a Espanha, ajusta-se o movimento de *caudales* exportados da América e transportados pelas fragatas-correio da rota de Buenos Aires. Movimento ascendente que é explicado, também, pela instalação do vice-reinado do Prata em 1778.

Consultando-se os quadros demonstrativos, apensado à nossa já referida tese de doutoramento, parece-nos surpreendente o alto índice de registro no ano de 1772, e, em contrapartida, a baixa marca estabelecida em 1777, o que se nos assemelha paradoxal se confrontado com a afirmação do parágrafo anterior.

E' necessário levar em consideração que o ano de 1771 foi particularmente difícil para os exportadores platinos, face a proibição determinada pelo Governador de Buenos Aires — em obediência a ordens emanadas da Metrópole — do envio de *caudales* pelas fragatas-correio. Esta medida acauteladora fôra adotada em virtude da iminência do rompimento das hostilidades bélicas entre Espanha e Inglaterra, o que acabou por não se concretizar. Compreende-se, assim, o fato dos exportadores terem “descarregado” nas fragatas-correio que operaram em 1772, o produto metalífero acumulado em dois anos.

1777 representou um período delicado para as relações hispano-americanas. Neste ano foi assinado o Acôrdo de San Ildefonso pelas potências ibéricas, e que pôs fim a uma série de divergências fronteiriças entre seus domínios na América; foi neste lapso de tempo, também, que o *affaire* Colônia de Sacramento encontrou sua definitiva solução. Mas a êstes acertos as Corôas ibéricas só chegaram após um *suspense* de muita expectativa face a incômoda vizinhança do inimigo em potencial representado pelos luso-americanos.

Vicens Vives (68) ao denominar Buenos Aires — e com muita propriedade — de “a metrópole do couro”, atribuiu a cifra de

(66). — AGI, *ección* 5ª, Indiferente General, legajo nº 484.

(67). — Já fizemos referência a estas fases da conjuntura espanhola.

(68). — VICENS VIVES (J.), *op. cit.*, p. 496.

150.000 peças daquela pele anualmente exportadas pelos portos platinos para a Metrópole, até 1773 aproximadamente. Cotejando com aquele número os dados que arrolamos em nossas investigações, o resultado é bastante alentador em prol da Instituição dos Correios Marítimos. Em igual período, as fragatas-correio transportaram para a Europa 425.250 peças de couro em cabe'o, ou seja, 25,77% do total previsto pelo historiador catalão, chegando mesmo, em alguns anos — como é o caso de 1776 — a superar a marca dos 50% (69).

CONCLUSÕES.

A Instituição do Correio Marítimo das Índias inseriu-se num processo de renovação da política ultramarina posta em prática pelos *Borbones* de Espanha, no século XVIII. Foi uma experiência intermediária, e uma das mais consistentes desse processo, iniciado com o *Proyecto para Galeones y Flotas*, de 1720, e que teve por última etapa o estabelecimento do Comércio Livre, em 1778. Esse processo traduziu o pensamento borbônico espanhol (levado às últimas conseqüências por Carlos III, seu lídimo representante) da necessidade de reformulação das estruturas obsoletas que regiam a política econômica colonial, desde os Habsburgos. A reformulação implicou no desenvolvimento de uma política de fomento, de ativação do comércio das Índias, em benefício, sempre que possível, da burguesia metropolitana, cada vez mais atuante, mas, principalmente, de alívio do sobrecarregado Erário Real.

Carlos III e seus assessores estavam convencidos de que o crescimento econômico do Reino e a manutenção do complexo sócio-político-econômico vigente, achavam-se em função das flutuações ul-

- (69). — Manuel Nunes Dias em sua tese de concurso para docente-livre, apresentada à Cadeira de História da Civilização Moderna e Contemporânea da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, no ano de 1960, intitulada *Fomento ultramarino e mercantilismo: a Companhia Geral do Grão Pará e Maranhão (1755-1778)*, chegou aos seguintes resultados para a exportação de couros em cabelo e atanaços para Lisboa, pelos portos de São Luiz do Maranhão e de Belém:

	São Luiz do Maranhão	Belém	Soma
Anos	— 1767 a 1778	1767 a 1777	148
nº de navios	— 138	10	268.255
atanaços	— 256.075	12.180	77.159
couro em cabelo	— 39.011	38.148	345.415
			peças

Comparem-se as cifras e verificar-se-á a pujança do mercado platino como o principal centro produtor e exportador do couro na América Meridional.

tramarinas. Manter e salvaguardar as colônias americanas, embora concessões feitas, era um dos principais objetivos da política ultramarina e da *inteligêntzia* carlina.

A criação sob a égide real do Correio Marítimo das Índias, como entidade de direito público, e características predominantemente comerciais, obedeceu à tendência borbônica do centralismo e corporificou antiga aspiração em favor de instituições que refletissem as realidades metropolitanas desse período e sintonizassem com as necessidades e expectativas nacionais.

Com essa medida respondeu Carlos III a um desafio da época; atendeu a uma exigência do racionalismo administrativo; ativou o comércio transatlântico; organizou um eficaz instrumento do mercantilismo “ilustrado” espanhol, na medida em que facilitou a drenagem dos metais preciosos americanos para a Espanha. Fazendo-o, consignou à novel empresa papel de destaque no reerguimento econômico que se operou no Reino no século XVIII, sobretudo em sua segunda metade; consolidou-a, finalmente, no lugar que lhe havia destinado, como uma das etapas obrigatórias do processo de renovação.

A Instituição dos Correios Marítimos enquadrou-se perfeitamente na conjuntura metropolitana e internacional: a um período de contração em Espanha, limitado pelos anos de 1771 e 1775, seguiu-se uma época de expansão econômica generalizada, decorrente do desenvolvimento agrícola, demográfico, comercial e industrial, que foi reflexo, por sua vez, das ricas partidas do metal precioso que entraram na Espanha, procedentes das renascidas minas argentíferas mexicanas. Uma benéfica inflação, acompanhada do aumento dos preços e dos salários, bafejou todo o Império.

O volume dos carregamentos das fragatas-correio, bem como a auferição dos fretes que sobre eles incidiam, acompanharam fielmente essas flutuações da conjuntura econômica da Metrópole. Os índices maiores dos fretes referem-se aos anos de 1776 e 1777. A linha ascensional sofreu, entretanto, brusco seccionamento a partir de 1778. A instituição do Comércio Livre, nesse ano ocorrida, significou medida autofágica da Corôa, em relação ao Correio Marítimo, pela concorrência econômica que desencadeou. Esta medida mais a iminência de guerra com a Inglaterra, atingiram profundamente o aspecto econômico da instituição. A queda no recolhimento dos fretes e nos volumes conduzidos foi irrevésível a partir de 1779.

A aliança da Espanha com a França; o auxílio de toda ordem prestado por Carlos III aos rebeldes norte-americanos; as represálias da Inglaterra; a fiscalização dos mares exercida pela Grã-Breta-

nha, apreendendo e destruindo inúmeras fragatas-correio, anularam quase inteiramente a atividade operacional das embarcações-correio da rota de Buenos Aires. Longo tempo necessitou a Instituição para se recuperar, ainda que precariamente, deste golpe. Jamais igualou, porém, o brilho alcançado na década de 70, decênio de ouro dos Correios Marítimos.

Por duas outras vezes, anteriormente, a empresa sofrera da instabilidade das relações internacionais. No ano de 1771, em que esteve iminente o desencadeamento de hostilidades com a Inglaterra, e no ano de 1777, quando Espanha e Portugal estiveram à beira do conflito armado, em decorrência de profundas divergências sobre seus domínios americanos e problemas de caráter fronteiriço. Nesses anos, a cautela foi a constante dos exportadores que usavam o Correio Marítimo, com a inevitável queda das exportações e arrecadações.

A instalação do vice-reinado do Prata, em 1776 — medida político-econômica de Carlos III que visou, sobretudo, quebrar a hegemonia econômica que a burguesia de Lima exercia sobre a sua congênere platina — foi fator decisivo para o movimento ascendente que se observou nas exportações coloniais.

O movimento total de fragatas-correio empregadas na rota de Buenos Aires, entre os anos de 1767 e 1781, foi de 74 viagens, com um mínimo de 2 embarcações realizando o giro transatlântico entre os portos de La Coruña e de Montevidéu, nos anos-limite, a um máximo de 7 barcos operando no ano de 1776.

Buenos Aires avultou como o principal centro sul-americano beneficiado pela vigorosa instituição dos Correios Marítimos, tornando-se o maior ativador do tráfego operado pelas fragatas-correio.

No decurso de 14 anos arrolados, isto é, de 1767 a 1780, no tocante ao importe total da carga postal enviada aos principais centros da América Meridional, coube a Buenos Aires a recepção de 37,11% daquele total; a Lima 26,97%; a Montevidéu 15,12%; a Potosí 10,41% e a Santiago do Chile 9,88%.

Entre os anos de 1767 e 1780, 72 fragatas-correio da rota de Buenos Aires transportaram carga postal destinada à América, num total de 1.483.301 reais de prata para a correspondência de particulares e de 28.498 reais de prata para a de caráter oficial.

Nos anos de 1769 a 1780, 44 fragatas-correio conduziram para La Coruña, na torna-viagem 328.347 reais de prata amealhados da correspondência particular, e 135.142 reais de prata procedentes da sua congênere oficial.

A despeito da diferença no número de fragatas-correio em operação, observa-se um esmagador índice favorável à correspondência de

caráter particular procedente de Espanha em relação à enviada para a Metrópole. Por outro lado, o montante da correspondência oficial procedente da América superou sobejamente a destinada ao Nôvo Mundo — fato compreensível se atentarmos para a complexidade da administração ultramarina.

O giro comercial operado pelas fragatas-correio baseou-se no princípio do transporte exclusivo de produtos altamente mercantilizáveis e, portanto, rentáveis.

Os artigos metropolitanos — ainda que dêles tenha sido exportada variadíssima gama — que figuram constantemente nos carregamentos foram os *caldos*, o ferro, os tecidos e os produtos industrializados na Metrópole, fôsse exportador o poder público, fôsse o particular.

Os fretes que incidiram sobre as mercadorias metropolitanas transportadas por 72 fragatas-correio, entre os anos de 1767 e 1781, renderam ao Erário Real a soma de 3.521.878 reais de prata, tendo os índices máximos sido alcançados nos anos de 1777 e 1776, com 475.145 e 452.221 reais de prata, respectivamente.

Os gêneros coloniais, por sua vez, atulharam os porões das fragatas-correio. Bem menos complexo que o rol de produtos metropolitanos, a exportação, quer por conta do Estado, quer por conta de particulares, resumiu-se a couros em cabelo, peles em geral, solas, sêbo, tabaco e principalmente, em imensas remessas de *caudales* de ouro e prata lavrados, em pasta e amoedados.

De 1768 a 1779, 60 fragatas-correio permitiram a auferição de 2.876.333 reais de prata em frete sobre as carregações coloniais exportadas para a Espanha; o envio de 655.842 *pesos fuertes* em ouro e prata registrados pela *Real Renta de Correos* e destinados à Metrópole, e da fabulosa soma de 4.163.645 *pesos fuertes* despachados, após registro, por conta e risco de particulares.

Destaque especial merecem as exportações de couro em cabelo, por conta da *Renta* e de particulares. 55 fragatas-correio nos anos de 1768 e 1778 transportavam a expressiva cifra de 425.250 peças, cabendo a 1776 o nível máximo de exportação anual, com o considerável montante de 79.322 peças daquele gênero colonial. Esses algarismo retratam a supremacia de Buenos Aires, e de toda a região platina, como o principal centro produtor e exportador de couros na América Ibérica colonial.

O transporte de passageiros completa o quadro funcional da Instituição. Das mais consideráveis foi a contribuição da empresa neste setor. De 1768 a 1781, 67 fragatas-correio transportaram 514 passageiros na rota de Buenos Aires, sendo que 363 demandaram à América e 151 procuraram a Metrópole. À vista dos dados, con-

c'uimos por uma tendência visivelmente emigratória nesse movimento de deslocação demográfica, acentuada radicalmente no ano de 1778, com 81 passageiros. Esse número de 363 passageiros, pouco vultoso em si mesmo, adquire, entretanto, maior significado, se compararmos seu valor com a estimativa global de Vicens Vives de 35.000 emigrantes para toda a América Espanhola no inteiro decurso do século XVIII.

Aos Correios Marítimos coube, ainda, a tarefa ou a atribuição de alimentar, "oficialmente", os ideais iluministas no Nôvo Mundo. Paradoxalmente, a empresa real ao veicular regularmente a carta, o livro e o periódico, erigiu o tríptico que, no campo da palavra escrita, sustentou as idéias da Ilustração na América, com profundas repercussões no movimento de emancipação das colônias hispano-americanas. O livro foi um gênero constante nas carregações metropolitanas, sem que se possa, entretanto, numericamente, estabelecer o montante exportado da Metrôpole. Quanto aos periódicos, nos anos de 1769 a 1780, 65 fragatas-correio transportaram 43.677 exemplares da *Gaceta de Madrid* e 256 do *Mercurio*. Dados expressivos e que bem testemunham a divulgação da matéria jornalística e, conseqüentemente, sua mensagem, por toda a porção meridional e central da América do Sul espanhola.

Carlos III, com o Real Decreto e o *Reg'lamento Provisional* de agosto de 1764, mais do que uma simples instituição incumbida do transporte da correspondência entre Espanha e suas colônias americanas, estabeleceu os fundamentos de uma empresa régia, de caráter nitidamente comercial. A Corôa passou a explorar o comércio indiano, em concorrência com a poderosa burguesia sevilhana. Com aquela criação, o Rei, ao designar La Coruña para porto de partida dos Correios Marítimos, lançou um desafio à dominante classe mercantil andaluza, e abriu brecha no seu exclusivismo.

* *

*

FONTES MANUSCRITAS.

- 1). — *ARCHIVO GENERAL DE INDIAS*, Sevilha, Espanha.
SECCIÓN QUINTA — AUDIÊNCIA DE BUENOS AIRES.
Legajo 395.
SECCIÓN QUINTA — INDIFERENTE GENERAL.
Legajos 484, 1586, 1589.
SECCIÓN OCTAVA — PAPELES DE CORREOS.
 1. *Buenos Aires*.
Legajos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 17, 20, 21, 30, 31, 32, 33.
 2. *Montevideo*.
Legajos 185, 186, 187, 189, 190, 191, 196, 197.

- 2). — SECCIÓN DE MANUSCRITOS DE LA BIBLIOTECA DEL MUSEO NAVAL, Madrid, Espanha.
Documentos: 14.^o, ms. 833; 6.^o, ms. 432; 18.^o, ms. 434; 18.^o, ms. 469; 111.^o, ias. 1.404; 8.^o, ms. 434.
Planos de buques de Jorge Juan (Paquebotes e fragatas; construção do séc. XVIII). Número de inventário: 4.305. Signatura: To. 10.135.
- 3). — ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, Buenos Aires, Argentina.
DIVISIÓN COLONIA — SECCIÓN CONTADURIA.
Libros 914, 938, 1.031, 1.057, 1.078.
DIVISIÓN COLONIA — SECCIÓN GOBIERNO.
Maços sobre "Correos" — de 1766 a 1810.

"SALA"	"CUERPO"	"ANAQUEL"	"NUMERO"
9	21	3	7
9	9	8	2
9	9	8	1
9	17	2	6
9	11	6	8
9	15	1	14

*

BIBLIOGRAFIA BÁSICA.

- AGUADO-BLEYE, P. e ALCÁZAR MOLINA (C.), *Manual de Historia de España*. 7a. ed. (Madrid) Espasa Calpe, 1956.
- ALCÁZAR MOLINA (C.), *Historia del Correo en America*: notas y documentos para su estudio. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1920.
- ALTAMIRA Y CREVEA (R.), *Historia de España y de la civilización española*. 4a. ed. Barcelona, Sucesores de Juan Gili, 1929. 6v.
- AMESPIL (M. A.), *Implantación de los Correos fijos en el Río de la Plata y su evolución histórica*. "Bol. acad. iberoam. filip. hist. post.", Madrid, 21 (78-9): en. jun. 1967.
- BALLESTEROS Y BERETTA (A.), *Historia de España y su influencia en la Historia universal*. Barcelona, Salvat, 1929, 9v.
- BOSE (W. L. B.), *La administración principal de Correos de Buenos Aires*. In: UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA — "Trabajos y comunicaciones". Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 1960.
- *Idem* — *Despacho de la correspondencia en el Buenos Aires Colonial*. In "Filigrana: rev. centro filat. Bs. As". Buenos Aires, 19 (63): 17-24 mar. 1945.
- *Idem*, *Historia del Correo de España e hispanoamerica (1400-1920)*, in "Rev. filat. arg.". Buenos Aires, 21: 1951.
- *Idem*, *Organización del Correo en España y en las Indias occidentales*, in "Rev. de correos y telegrafos". Buenos Aires, 60: 1949-58.
- CARBÍA (R.), *Gravámenes al comercio colonial en el Río de la Plata*, in "Revista Nosotros", Buenos Aires, 80 (20): 1-19, 1916.
- CÁRCANO (R.), *Historia de los medios de comunicación y transporte en la Republica Argentina*. Buenos Aires, Félix Lajovane, 1893. 2v.
- CASTRO ESTEVES (R. de), *Historia de Correos y Telegrafos de la Republica Argentina*. Buenos Aires, 1934. 5v.
- CESARIEGO (J. E.), *Historia de las instituciones del Imperio Español de Indias*, in "Rev. Univ.". Madrid, 2 (3): 4-14, 1942.
- COXE (W.), *España bajo el dominio de los Reyes de la Familia de Borbón*. Trad. de Rafael Sevillano y Sanchez-Planes. Madrid, Imprenta de D. Tomas Jordan. 1836. v. 1.

- CRUZADA VILLAMIL, *Anales de las ordenanzas de Correos de España*. Madrid, 1879-90.
- DESDEVISES DU DEZÉRT (G.), *L'Espagne de l'ancien régime: les institutions*. Paris, Société Française d'imprimerie et de librairie, 1899.
- DIAS (M. Nunes), *O comércio livre entre Havana e os portos de Espanha (1778-1789)*. São Paulo, Universidade, 1965. 2v.
- FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS, *Documentos para la Historia Argentina*. Intr. de Ricardo Levene. Buenos Aires, 1915. 20v.
- FARINA (F.), *Historia de la navegación*. Madrid, Comisariado Español Marítimo, 1950.
- FERRER DEL RÍO (A.), *Historia del reinado de Carlos III en España*. Madrid, 1856.
- GARCIA (E. Soares da Veiga), *Buenos Aires e Cadiz: contribuição ao estudo do comércio livre (1789-1791)*. São Paulo, Universidade, 1968.
- GIL MUNILLA (O.), *El Río de la Plata en la política internacional: génesis del Virreinato*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1940.
- GUILLÉN Y TATO (J. P.), *Monumenta chartographica indiana*. Madrid, Sección de Relaciones culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores, 1942.
- LEITÃO (H.) e LOPES (J. V.), *Dicionário da linguagem de Marinha antiga e actual*. Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963.
- LEVENE (R.) e outros — *Historia de la nación argentina*. 2a. ed. Buenos Aires, El Ateneo, 1939. 5v.
- LEVILLIER (R.), *Antecedentes de la política económica en el Río de la Plata*. Madrid, 1915. 2v.
- MARCÓ DEL PONT (J.), *El Correo Marítimo en el Río de la Plata*. Buenos Aires, Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, 1913.
- RAVIGNANI (E.), *El virreinato del Río de la Plata: su formación histórica y institucional*. Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1938.
- RODRÍGUEZ CASADO (V.), *Comentarios al Decreto y Real Instrucción de 1765, regulando las relaciones comerciales de España e Indias*, in "An. hist. der. esp.". Madrid, 13: 100-35, 1936-41.
- SANCHEZ ALONSO (B.), *Fuentes de la historia española y hispanoamericana*. 3a. ed. Madrid, Rev. de Filología Española, 1962. 3v.
- SARRAILH (J.), *La España de Carlos III*, in "Cuad. am.", México, 22 (1): 171-88, 1963.
- SHAFFER (E.), *Comunicaciones marítimas y terrestres de las Indias españolas*, in "An. est. am.". Sevilla, 3 (2): 1946.
- SPIELMAN (E.), *El correo, su establecimiento y evolución*. Buenos Aires, 1939.
- TORRES-VILLAR (E. de la), *La Real Renta de Correos en la Nueva España*, in "Bol. bi. bl. Secr. Hac. cred. pub.". Mexico, 27-31: 1954.
- VARELA (J.), *El Correo através de la historia argentina*. Buenos Aires, 1926.
- VEITIA LINAJE (J.), *Norte de la contratación de las Indias occidentales*. Sevilla, Juan Francisco de Blas, 1672. 2v.
- VERDEGA Y FISCOWICH (E.), *Historia del Correo desde sus orígenes hasta nuestros días*. Madrid, 1894.
- VICENS VIVES (J.), *Manual de historia económica de España*. 5a. ed. Barcelona. Ed. Vicens-Vives (1967).

PERIODICOS CITADOS POR ABREVIATURAS.

- An. hist. der. esp.* — ANUARIO DE HISTORIA DEL DERECHO ESPAÑOL. Madrid.
- Bol. bibl. Secr. Hac. cred. pub.* — BOLETÍN BIBLIOGRAFICO DE LA SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO, Mexico.
- Cuad. am.* — CUADERNOS AMERICANOS, Mexico.

Filigrana: rev. centr. filat. Bs. As. — FILIGRANA: REVISTA DEL CENTRO
FILATELICO — BUENOS AIRES, Buenos Aires.
Rev. Univ. Madrid — REVISTA DE LA UNIVERSIDAD DE MADRI, Madrid.
An. est. am. — ANUARIO DE ESTUDIOS AMERICANOS, Sevilla.

*
* *

INTERVENÇÕES.

Da Profa. *Antônia Fernanda de Almeida Wright* (FFCL-USP).

Pergunta se o Autor poderia informar onde eram construídas as fragatas-correio e se o foram sempre nos mesmos locais?

*

Da Profa. *Célia Freire d'Aquino Fonseca* (da Universidade Federal de Pernambuco).

Diz que aproveita a oportunidade, já que o Autor tocou no assunto do incentivo ao progresso de regiões da Espanha que não fôsem apenas a parte meridional, por Carlos III, para perguntar:

a). — Como se explica de um modo geral, essa decadência da classe mercantil sevilhana e andaluza (que no século XVI dominava o tráfico Sevilha-América e que o historiador Pierre Chaunu estudou em *Seville et l'Atlantique* e onde situou tão bem os seus interesses em relação à exportação e fornecimento aos colonos da América espanhola) a ponto de ser desalojada e permitir medidas reais tão em desacôrdo com os seus interesses?

b). — A relação que tem a questão com referência ao que disse o Prof. Manuel Nunes Dias em sua comunicação a respeito da ausência de Sevilha no tráfico entre a Espanha e a Venezuela, sobre o que o Autor chama a atenção, sequer aparece na lista levantada?

*

Do Prof. *Manuel Nunes Dias* (FFCL-USP).

Pergunta:

1). — Por que La Coruña como único pôrto legal espanhol de partida e chegada das fragatas-correio? Pela "geografia" do Iluminismo espanhol? Declínio da burguesia sevilhana? Ou simples ato político?

2). — História Comparada: Correio Marítimo de Índias *versus* Correio Marítimo para o Brasil.

3). — Natureza jurídica do Correio de Índias. Trata-se de entidade de Direito Público ou de um “Terceiro Gênero”? Por que *Companhia estatal? Companhia?*

4). — Correio e navios da Ilustração?

*

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

Afirma:

1). — Gostaria, primeiramente, de fazer uma pergunta ao Autor: “ Em que ano foi estabelecido o correio de La Coruña a Buenos Aires”?

Disse o Autor que a criação desse correio representou uma reviravolta na política tradicional dos Austrias relativamente às colônias americanas. Mas, se o estabelecimento do correio fôr posterior à abertura de novos portos, espanhóis ou americanos, ao comércio entre a Espanha e suas Índias, então a reviravolta ter-se-ia dado antes da abertura da rota postal La Coruña-Buenos Aires.

2). — No que respeita à contribuição desse navio-correio para o desenvolvimento do comércio, quer-lhe parecer que sua maior importância está em ter facilitado as comunicações entre os comerciantes das colônias e os da metrópole. A maior facilidade de comunicações entre os mercadores deve ter contribuído para o desenvolvimento da vida comercial. As mercadorias que, de acordo com a real ordem que abria a rota postal La Coruña-Buenos Aires, o citado navio-correio transportaria na ida e na volta, por conta da real fazenda, serviriam para, comerciadas, cobrir os gastos do tesouro com o empreendimento.

3). — O Autor do trabalho mencionou a questão da entrada de livros na América espanhola, que teria sido facilitada pelo estabelecimento desse navio-correio. O Prof. Manuel Nunes Dias referiu-se também a esse problema ao fazer há pouco sua comunicação, indicando que livros de caráter liberal ou “subversivo”, segundo o critério do governo espanhol, entraram na América espanhola através dos navios de comércio espanhóis. Parece-lhe, entretanto, que o mais importante veículo de transporte de tais livros foram os navios estrangeiros, especialmente ingleses, que faziam o comércio de contrabando nos portos hispano-americanos. Tem-se notícia de que panfletos e livros dos mais variados assuntos (por exemplo a obra de Robertson, *History of America*, que o governo espanhol mandou confiscar, ou o livro de Adam Smith, *A riqueza das nações*) e também jornais ingleses, entraram por essa via.



RESPOSTAS DO PROFESSOR MANOEL LELO BELLOTO.

À Profa. *Antônia Fernanda de Almeida Wright*.

Disse o Autor que as fragatas-correio foram construídas em estaleiros biscainhos, notadamente nos de Bilbao.



À Profa. *Célia Freire d'Aquino Fonseca*.

Afirma que a eleição de La Coruña como pôrto peninsular de despacho das fragatas-correio, não implicou, necessariamente, em decadência da classe mercantil andaluza. Significou, isso sim, num estímulo à economia cantábrica, de um modo geral, e da do noroeste da Espanha, de maneira particular. Esta característica foi traço fundamental na política econômica dos Bourbons de Espanha, notadamente de Carlos III.



Ao Prof. *Manuel Nunes Dias*.

1). — Diz que a primeira indagação do Prof. Manuel Nunes Dias está explicada na resposta que deu à Profa. Célia Freire d'Aquino Fonseca.

2). — Afirma que está estudando o estabelecimento do Correio Marítimo luso-americano ocorrido em 1798. Diz ter farto material a respeito levantado em arquivos portugueses, como o da Marinha, o Histórico Ultramarino, da Câmara Municipal de Lisboa, dos CTT, etc. Já iniciou o estudo da interpretação dessa documentação, o que deverá conduzi-lo à elaboração de sua tese de livre-docência.

3). — Diz que sua estrutura e natureza são as de uma Companhia Estatal, explorada pela Corôa, com os ônus e lucros que essa exploração implicava.



À Profa. *Olga Pantaleão*.

Declara, inicialmente, que a carreira de Buenos Aires do Correio Marítimo foi estabelecida em 1767.

Afirmou, outrossim, que a criação dessa Instituição deveu-se aos Bourbons da Espanha e não aos Áustrias. Ainda que tenha ocorrido posteriormente à abertura dos portos metropolitanos e coloniais, sua originalidade está no fato da Corôa ter passado à condição de empresária comercial, rompendo uma política tradicional mantida, inclusive, pelos reis borbônicos.

Em seguida, manifestou-se de acôrdo com o que disse a Professôra Olga Pantaleão. Sua intervenção referenda e reafirma o seu ponto de vista quanto à contribuição do navio-correio para o desenvolvimento comercial — metrópole — colônias americanas, sobejamente demonstrado na sua comunicação.

Diz ainda que, segundo afirmou a Professôra Olga Pantaleão: “...o mais importante veículo de transporte de tais livros (os de caráter liberal) foram os navios estrangeiros, especialmente ingleses...” esse fato não invalida a sua afirmação de que o navio-correio promoveu a entrada de livros na América Espanhola, que teriam contribuído para a dissiminação dos ideais da Ilustração no Nôvo Mundo.

O COMÉRCIO DA MADEIRA E A ATUAÇÃO DA BRAZIL RAILWAY NO SUL DO BRASIL (*).

RUY CHRISTOVAM WACHOWICZ
da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Uni-
versidade Federal do Paraná.

NOTA PRÉVIA SOBRE A ATUAÇÃO DA BRAZIL RAILWAY NO SUL DO BRASIL.

Introdução.

Foi apenas no século XVIII que se efetivou a ligação por terra entre a Capitania de São Paulo e os extensos territórios que vão de Laguna, no litoral catarinense, até a Colônia do Sacramento, hoje território uruguaio. Até então, o tráfego entre o Rio de Janeiro e a Colônia do Sacramento, estratégico ponto avançado da lusitanidade, no Prata, era feito por mar até Laguna, seguindo-se a pé pelo litoral até a referida colônia.

Em 1727, o governador da Capitania de São Paulo, Caldeira Pimentel, ordenou a Francisco Souza Faria a abertura de

“um caminho de terra da Capitania de São Paulo aos Campos de Curitiba, por onde possam passar cavalgadas”.

Esse caminho por apresentar sérios obstáculos para as tropas e por alongar-se indevidamente dos campos de Vacaria, no Rio Grande do Sul, até Araranguá e Laguna, no litoral catarinense, para só então atravessar a Escarpa Geral e utilizar-se de um velho roteiro pelos sertões de Lajes para chegar ao planalto, foi posteriormente, em 1738, retificado pelo conhecido tropeiro Cristóvão Pereira de Abreu, o qual em reconhecimento recebera de El-Rey D. João V, o direito de, pelo prazo de 12 anos, recolher para si metade dos impostos sobre cavalgadas desse mesmo caminho, cobrados no registro de Curitiba. Desde então o “Caminho Real”, ou de “Sorocaba a Viamão”, como se tornou mais conhecido, passou a ser o único caminho terrestre a ligar as capitanias do centro ao extremo sul da colônia. O sistema de

(*) . — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 5 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

caminhos de tropas que então se originou, tendo como linha tronco a Sorocaba-Viamão, veio desempenhar um papel histórico de grande relevância, ligando economicamente o Rio Grande do Sul ao restante da colônia lusa e impedindo, pelo contacto intensivo e contínuo, a castelhanização das populações do Rio Grande do Sul; conseguiu fazer preponderar, desta forma, no extremo sul, a cultura portuguesa.

Nos fins do século XIX, esta situação permanecia estática em linhas gerais. O acesso ao extremo sul fazia-se com dificuldade por terra, utilizando-se ainda o mesmo caminho de tropas que ligava Sorocaba, em São Paulo, a Viamão, no Rio Grande do Sul; embora a ligação marítima fôsse mais rápida, era porém menos eficiente.

A revolução federalista, que contava inclusive com forças navais, veio revelar de forma aguda a precariedade da segurança das fronteiras meridionais, bem como o sistema de comunicações com o extremo sul.

“De tudo isso terão aprendido os estudiosos das nossas cousas militares que, invadido pelo sul, o Brasil terá a defesa difficilima, quasi impossivel (...) portanto a questão cinge-se a saber como nos defenderíamos, quer da invasão pela fronteira, quer da invasão pela costa” (1).

O presente estudo visa constatar quão difficil foi para a nação brasileira resolver tão urgente problema.

*

A CONCESSÃO.

Nos últimos dias da monarquia o govêrno imperial, cõscio dessa deficiência estratégica, baixou o Decreto n.º 10.432 de 9 de novembro de 1889, subscrito pelo Ministro da Agricultura, Lourenço de Albuquerque. O decreto concedia por 90 anos ao engenheiro João Teixeira Soares ou à Companhia que êste organizasse, a construção, uso e gôzo de uma estrada de ferro, que partindo de Itararé, Província de São Paulo, fôsse ter a Santa Maria da Bôca do Monte, no Rio Grande do Sul. Esta linha tronco contaria com dois ramais em direção ao oeste, um no Paraná e outro no Rio Grande do Sul. Era evidente a importância da construção de tal tronco ferroviário, pois interligaria o sistema ferroviário central já existente, abrangendo o Espírito Santo, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, que tinha como ponto ferroviário, ou limite na parte sul, a cidade de Itararé. Além dos motivos estratégicos, desejava portanto o govêrno, o

(1). — Tobias Monteiro, *Do Rio Paraná*, in “Cinquentenário da Estrada de Ferro do Paraná”. — Curitiba, 1935, pág. 21.

mais rapidamente possível, completar a interligação dessas rês, tendo por via mestra a ligação Itararé com o Rio Grande do Sul; porém o país não dispunha de capitais para tanto e

“teve que lançar mão do seu patrimônio de terras, para a implantação de tais serviços” (2).

O Decreto n.º 10.432 garantia juros à companhia construtora de 6% ao ano sobre o capital de no máximo 37 contos de réis por quilômetro construído, no prazo de 30 anos. O referido decreto cedia ainda, gratuitamente, à companhia construtora, os terrenos devolutos, e bem assim, os compreendidos nas sesmarias e posses, exceto as indenizações que fôsem de direito numa faixa de 30 quilômetros para cada lado do eixo da estrada, contando que a área total de tais terrenos não excedesse à média de 9 quilômetros para cada lado, na extensão total das linhas concedidas. Isso significava que o govêrno brasileiro cederia à construtora uma superfície correspondente à extensão quilométrica da estrada, multiplicada por 18.

Pelo Decreto n.º 305 de 7 abril de 1890, o govêrno provisório da República revalidou a concessão, modificando entretanto alguns itens:

1. — reduzir para 15 quilômetros de cada lado do eixo da ferrovia a faixa em que poderiam ser demarcadas as terras.
2. — reduziu a garantia de juros para no máximo 30 contos de réis por quilômetro.
3. — alterou o traçado dos ramais.

No mesmo ano, fixou ainda o govêrno federal que o pagamento dos juros sobre o capital empregado pela construtora seria na base de 27 dinheiros por 1\$000, ou seja, determinava o pagamento em ouro.

Com estas e outras alterações processadas, no decreto inicial de concessão, o engenheiro Teixeira Soares organizou uma companhia construtora com capitais belgas e franceses, surgindo então a Companhia *Chemins de Fer Sud Quest Brésilien*, a qual deu início aos trabalhos. O Decreto n.º 1.386 de 6 de junho de 1893 autorizou a transferência de todos os direitos e obrigações cedidas a Teixeira Soares para a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, a qual desde então passou a ser a real concessionária das respectivas vias férreas.

(2). — Westphalen, Brasil e Balhana, *Nota Prévia ao Estudo da Ocupação da Terra no Paraná Moderno*, in “Boletim da Universidade Federal do Paraná”. Departamento de História, n.º 7. Curitiba, 1968, pág. 13.

O Decreto n.º 1.983 de 7 de março de 1895, transferiu à Companhia *Chemins de Fer Sud Ouest Brésilien*, suas concessões localizadas em território gaúcho, isto é, do trecho de Cruz Alta ao Rio Uruguai e o ramal Cruz Alta ao Povo Novo, ficando a concessão da São Paulo-Rio Grande limitada à linha tronco entre Itararé, situada do lado paulista da fronteira com o Paraná, e Marcelino Ramos, situada no Rio Grande do Sul, fazendo na época fronteira com o Paraná; dessa forma, todo o trajeto ferroviário estaria contido em território paranaense, salvo pequeno trecho no Estado de São Paulo, o qual proporcionava acesso à cidade de Itararé, fazendo a junção com a Estrada de Ferro Sorocabana. A São Paulo-Rio Grande, dirigida então pelo Dr. Fernandes Pinheiro, prosseguiu na construção da ferrovia, a partir de junho de 1895 e

“já em 17 de dezembro de 1899, era inaugurado o tráfego do primeiro trecho entre Pirai e Antonio Rebouças, na extensão de 228,390 km” (3).

Pelos decretos baixados em 1901 e 1902, o governo federal anexava e suprimia ramais que se iniciavam sempre na linha tronco Itararé-Marcelino Ramos; porém, esses ramais apresentavam invariavelmente a característica da ligação da linha tronco com o oeste paranaense, até a fronteira paraguaia ou argentina, o que possibilitaria a ligação entre o Pôrto de Paranaguá com o oeste paranaense, interligando por via ferroviária várias regiões deste Estado, bem como permitiria o escoamento das riquezas do citado Estado pelo seu pôrto natural: Paranaguá. Porém pelo Decreto n.º 4.418 de 2 de julho de 1902, mais uma vez foram alterados os traçados dos ramais, desta feita sob a influência dos políticos catarinenses, com a supressão do traçado que partia de Prudentópolis até Ontiveiros, na margem esquerda do rio Paraná, pelo ramal que se iniciava no pôrto catarinense de São Francisco, atingia a linha tronco entre a estação de Rebouças e União da Vitória, em território paranaense. Ao mesmo tempo, a São Paulo-Rio Grande recebia o prazo de 3 anos, no máximo, para apresentar os estudos definitivos deste ramal. Apesar dos graves prejuízos que este novo traçado proporcionaria ao Estado do Paraná, pois faria com que as riquezas exploradas na parte ocidental de seu território fôssem escoadas pelo pôrto catarinense de São Francisco, o acontecimento passou sem protestos por parte dos representantes paranaenses no Congresso Nacional. A imprensa curitibana, comentando o fato, assim se expressava:

(3). — Relatório do Secretário dos Negócios de Obras Públicas e Colonização, Claudio R.F. dos Santos. Curitiba, 1909, pág. 55.

“(...) o Sr. Lauro Müller conseguiu, com a sua proverbial habilidade, a supressão do ramal da Estrada de Ferro de Prudentópolis às ruínas das reduções de Ontiveiros, no rio Paraná, o qual fazia parte da concessão com a garantia de juros da Companhia São Paulo-Rio Grande, substituindo-o pelo ramal da cidade de São Francisco à União de Vitória...” (4).

Essa alienação dos paranaenses ativou os catarinenses para obterem novas vantagens. Assim, em 1908, os interesses paranaenses foram novamente relegados pelo Decreto n.º 7.059 de 6 de agosto do mesmo ano, quando o traçado do ramal União da Vitória a São Francisco foi fixado à margem esquerda dos rios Negro e Iguaçu, dentro do território considerado do “contestado”, entre as duas unidades da federação. Desta vez, apesar dos protestos dos paranaenses, o traçado foi mantido. Acreditavam os paranaenses que, se a São Paulo-Rio Grande arrendasse a Estrada de Ferro do Paraná (Ponta Grossa, Curitiba, Paranaguá), tão arduamente construída pela Monarquia, os arrendatários foram com que esta importante ferrovia fôsse a via natural do escoamento das riquezas do oeste. Mas a Companhia apoderou-se da Estrada de Ferro do Paraná e não se importou em sacrificá-la em benefício da linha União da Vitória ao pôrto de São Francisco, o qual foi transformado inicialmente em escoadouro das riquezas do oeste.

Como a *Brazil Railway Company* adquiriu inclusive no Paraguai a concessão da linha trans-paraguaia, o que significaria futuramente a ligação do sistema ferroviário paraguaio ao Atlântico, todo este transporte seria feito nos trilhos da São Paulo-Rio Grande. Uma vez concretizada esta política ferroviária, atrairia a mesma para o pôrto de São Francisco boa parte da exportação e importação paraguaia. Nestas circunstâncias, segundo o Dr. Panphilo d’Assunção, então presidente da Associação Comercial do Paraná:

“São Francisco encontrará capitais que queiram ser nele empregados pois que será o receptor da produção do sul do Paraná, do Paraguai e do Rio Grande, quiçá de parte da Argentina e Mato Grosso...” (5).

*

A BRAZIL RAILWAY COMPANY.

Em 1908, a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, de capital predominantemente francês e belga, passou a fazer

(4). — *Diário da Tarde*. Curitiba, 10. de fevereiro de 1914.

(5). — Dr. Panphilo d’Assunção, *Diário da Tarde*. Curitiba, 20 de outubro de 1910.

parte do grande complexo econômico predominantemente norte-americano organizado em Portland, Estado do Maine, o qual se tornou conhecido no Brasil por *Brazil Railway Company*, que por sua vez fazia parte do poderoso grupo norte-americano denominado “Sindicato Farquahr”. Era um truste poderoso, com ramificações em diversos países, sempre aparecendo com nomes diversos, para iludir a opinião pública, tendo ainda atrás de si o poderoso grupo, também norte-americano, denominado Packing.

“O êxito que esta tendenciosa e operosamente genial combinação financeira tem obtido, pode-se deprender do seguinte confrônto: Na Argentina, assinala-se o *Farquahr-Trust* sob a denominação de *Argentina Railway Company*, com um capital de 15 milhões de dólares, a 6% em ações de preferência e 30 milhões de ações primitivas. Com esse capital relativamente pequeno, a sociedade já dirige ou possui 6.604 km, isto é, uma quinta parte das estradas de ferro argentinas (...). No Brasil aparece o *Farquahr Trust* sob o nome de *Brazil Railway Company*, que trabalha com um capital pequeno de 10 milhões de dólares, a 6% em ações de preferência, 30 milhões em ações primitivas (...). A Companhia brasileira, possui com seus principais 5.336 km de estradas de ferro em tráfego, de 3.153 km em construção, “registra” (dirige) além disso mais de 2.640 km, de modo que ela dirige ao todo (mais de) 10.000 km, isto é, cerca da metade das ferrovias brasileiras.

Estas linhas férreas são: Estrada de Ferro Sorocabana, São Paulo-Rio Grande, Estrada de Ferro Paraná, Thereza Christina, Compagnie Auxiliaire, Estrada de Ferro Paulista, Estrada de Ferro Mogiana. Estas duas são apenas “registradas”. O trust governa também os postos do Rio de Janeiro e Rio Grande, pretende conseguir ainda o de Santos. Ele registra, além disso, as obras elétricas e de tranways no Rio de Janeiro, e São Paulo e a apreciada praia de banhos Guarujá, em Santos. No Brasil já possui o trust enormes extensões de terras, cerca de $5\frac{1}{2}$ milhões de hectares. Sob os nomes de *Brazil Sand, Cattle and Packing Company* obteve no sul do Brasil, 2.800.000 hectares para os fins de criação. O último relatório da companhia louva muito esses campos e declara-os tão bons como os melhores norte-americanos. O trust conta ainda no território dos Rios Iguaçu e do Peixe $2\frac{1}{2}$ milhões de hectares, que são divididos em pequenas porções, para a colonização. Ele prossegue adiante, sob o nome de *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, a exploração de um complexo de matas com 220.000 hectares; possui também a Estrada de Ferro Madeira Mamoré, por ele dirigida, grandes concessões de terras cuja extensão deve passar por 1 milhão de hectares, possui ainda idênticas e espantosas incursões no Paraguai, no Chile e no Uruguai (...) (6).

A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, quando passou às mãos da *Brazil Railway Co.*, já possuía uma extensão de 567 quilô-

(6). — *Diário da Tarde*. Curitiba, 3 de março de 1913, citando a revista berlimense *Das Echo*.

metros em tráfego, distância esta compreendida entre Itararé e a estação de São João, faltando ainda para a sua conclusão, 313 quilômetros.

No início de 1908, a construção dêste trecho, que ainda fa'tava, foi entregue ao engenheiro Achilles Stangell. O govêrno federal, ansioso pela conclusão do ramal, estipulou o prazo da entrega da obra: outubro de 1910. O trecho referido localizava-se, todo êle, no vale do rio do Peixe (afluente do Uruguai), em território paranaense, porém reivindicado pelo Estado de Santa Catarina. A região era, na época, um sertão de população predominantemente cabocla, onde se destacavam duas classes sociais: a dos "coronéis" (fazendeiros ricos com capangas a seu sô'do) e os agregados e posseiros, que, não possuindo propriedade própria, aliavam-se a um "coronel", ou ocupavam algum pedaço de terra devoluta, onde praticavam agricultura de subsistência em sua pequena roça.

Pelo Decreto n.º 11.905 de 19 de janeiro de 1916, a São Paulo-Rio Grande, ficou obrigada a construir, em território paranaense, além da linha tronco Itararé-Marcelino Ramos, já construída, os ramais:

- a). — Pôrto União-Foz do Iguaçu e sub-ramal de Sete Quedas.
- b). — Guarapuava.
- c). — Jaguariaíva-Ourinhos.

De todos êstes três ramais, a *Brazil Railway Co.* apenas chegou a construir, efetivamente, o chamado ramal do Paranapanema (Jaguariaíva-Ourinhos), o que obrigou ao Estado do Paraná titular novas extensões de terras, pois o contrato de concessão estava colocado nas mesmas condições dos anteriores.

Competiu a titulação de terras ao Estado do Paraná e não à União, porque, embora a concessão inicial fôsse de âmbito federal, pela Constituição de 1891, tôdas as terras devolutas passaram para o domínio dos Estados.

Como a *Brazil Railway Co.* reivindicasse os extensos territórios que lhe cabiam por contrato, o Estado do Paraná procedeu a um levantamento das terras devolutas existentes na região. Feito o levantamento, constatou-se que, no trecho Itararé a União da Vitória apenas três áreas devolutas, relativamente pequenas, ainda existiam, achando-se o restante das terras em domínio particular, por posses anteriores à data da concessão e legitimadas de acôrdo com a lei de

terras do Estado, respeitadas as disposições da lei de 1850 e o regulamento de 30 de janeiro de 1854 (7).

A soma dessas três áreas longe estava de atingir o *quantum* de terras cabíveis à *Brazil Railway Co.* Para evitar gravíssimos problemas de desapropriação, o Governo do Estado e a Companhia construtora concordaram em que a compensação fôsse feita em terras devolutas, “onde quer que elas existam no Estado”. Assim, somente até 1918, o Estado do Paraná titulou à São Paulo-Rio Grande, pela construção do tronco Itararé-Marcelino Ramos e o ramal do Paranapanema, as discriminações seguintes:

Denominação	Município	Área m ²	Número de lotes		Data da aprovação
			urbanos	rurais	
Legru	União da Vitória	105.666.700	421	—	13.02.1911
Iguaçu	União da Vitória	54.709.670	100	220	9.09.1911
Lageado do Leão-zinho	Palmas	403.999.465	1000	1900	9.09.1911
Rio XV de Novembro	Palmas	306.257.595	800	1400	12.09.1911
Lageado Liso	União da Vitória	17.701.393	—	85	10.10.1911
Uruguai	Palmas	371.908.795	—	—	4.11.1911
Rio Preto	Palmas	209.286.939	800	1200	17.06.1913
Rio Claro	São Mateus	27.406.349	—	130	31.08.1917
Rio do Peixe	Palmas	30.254.835	100	150	31.08.1917
Serra da Esperança	União da Vitória	77.617.998	—	380	31.08.1917
Rio da Areia	Guarapuava	508.887.200	—	—	31.08.1917
Chopin	Clevelândia	715.280.143	—	3400	7.10.1918
Rio das Cobras	Guarapuava	630.040.000	3000	3000	7.10.1918
Rancho Grande	Palmas	325.702.000	—	—	27.11.1911
Rio do Engano	Palmas	1.073.582.684	—	—	17.01.1912
Periri	Clevelândia	4.236.200.000	—	—	26.09.1912
Chapecó	Clevelândia	1.506.097.000	—	—	27.03.1913
Pinhão	Guarapuava	14.056.380	—	—	31.03.1913
Arrolo Bonito	Guarapuava	71.507.396	—	—	16.06.1913

Total 10.686.162.540

(8)

*

(7). — João Cândido da Silva Muricy, nomeado fiscal do serviço de discriminação de terras da concessão da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, in “Relatório do Dr. Francisco Xavier da Silva, pelo bacharel Rogoberto Ferreira dos Santos — Secretário de Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização”. Curitiba, 1909, páginas 39 e seg.

(8). — Relatório do Secretário de Estado e Negócios de Obras Públicas Terras e Viação, Dr. Marins Alves de Camargo ao Presidente Carlos Cavalcanti de Albuquerque. Curitiba, 1913 e “Concessão de Terras Devolutas no Estado do Paraná”. Departamento de Imprensa Nacional, 1951.

A CONSTRUÇÃO DA SÃO PAULO-RIO GRANDE

Para levar a bom termo a sua tarefa, necessitava o engenheiro Achilles Stangell de mão-de-obra numerosa e dentro dos objetivos da companhia: barata. Os trabalhadores eram recrutados nas colônias organizadas por imigrantes nos Estados do Paraná e Santa Catarina. Além desses, eram os operários, contratados no Rio de Janeiro, Pernambuco e até

“os detentos por mais variados crimes, eram soltos sob a condição de que iriam trabalhar na construção da estrada de ferro. Levando em conta o elemento recrutado, podemos ter uma idéia do ambiente de tensão e medo ali existente” (9).

Como o número de trabalhadores ainda não satisfazia, recorreu Achilles Stangell aos serviços dos escritórios da companhia situados em Paris, para que ao tempo em que se recrutassem imigrantes na Europa para a construção da estrada, seriam os mesmos, aqui no Brasil, compradores em potencial das terras já tituladas à São Paulo-Rio Grande, muitas das quais já estavam medidas e subdivididas em lotes pequenos, de 25 ha. aproximadamente, ideais para o colono em regime de pequena propriedade. Os escritórios centrais de Paris encarregaram o conde Le Hon, um dos acionistas da empresa, do recrutamento de operários que desejassem emigrar para o Brasil. Como seus objetivos eram conseguir mão-de-obra numerosa e barata, recorreu ele às regiões eslavas mais pobres e exploradas do Velho Continente: Galícia (então austríaca), Polônia (parte russa) e a Curlândia. Porém as populações dessas regiões estavam descontentes quanto às condições da emigração para o Brasil, pois as levas de emigrantes que de lá partiram nas últimas décadas para este país da América do Sul, haviam impressionado muito mal pelas condições precárias de fixação. Assim, o conde Le Hon não encontrou a repercussão desejada.

Os representantes da revista *Polski Przegląd Emigracyjny* — editada em Lwów, estranharam-lhe a pressa manifestada no recrutamento de operários e o fato de não desejar permitir que nenhum delegado da dita revista ou de qualquer sociedade de imigração, acompanhasse os mesmos até o Brasil. Perscrutaram-lhe melhor os objetivos.

“O quanto foi me possível constatar com o Sr. Le Hon, delegado da Companhia São Paulo-Rio Grande, esta tem contrato com o governo federal do Rio de Janeiro, que garante juros de 6%

(9). — Marian Hessel, *Na Pionerskim Szlaku*, in “*Pamiętniki Emigrantów*” Varsóvia, 1965, pág. 98.

do capital empregado na construção da ferrovia, contanto que não exceda a 30 contos de réis por quilômetro (...). Já estes 6% constituem um sólido emprêgo de capital, e permite aos acionistas um sono tranquilo, mesmo supondo-se que a ferrovia não tenha mercadorias nem passageiros para transportar. Porém existe uma maneira para desde já aumentar o lucro, não apenas de 6%, porém indo ao dôbro. E' preciso para isto que o custo da construção da ferrovia, atinjam em vêz de 30, sômente 15 contos de réis. Por um lado isto é possível, evitando-se as menores dificuldades do terreno na construção da estrada e por outro, barateando a mão-de-obra utilizada na construção da mesma" (10).

Êstes objetivos da *Brazil Railway Co.* deixados transparecer pelo seu preposto conde Le Hon, são confirmados plenamente por autoridades brasileiras, entre as quais o engenheiro Adriano G. Goulin que chamou o traçado da mesma de

"criminoso, cuja única justificativa era a garantia de juros de 6% (...) (11).

O traçado feito pela São Paulo-Rio Grande, realmente merece esta denominação, pois contorna o máximo possível todo obstáculo surgido, tendo a companhia com isto vários objetivos:

1. — baratear o custo quilométrico, evitando a construção de maiores aterros ou ponti.hões.
2. — aumentar a quilometragem da estrada, o que lhe daria maior rendimento em juros, já que os mesmos eram pagos de acôrdo com a quilometragem construída.
3. — maior titulação de terras, em consequência do aumento de quilometragem.

Tal zigue-zaguear da ferrovia não ocorreu sômente no vale do rio do Peixe. Por ocasião da inauguração da longo trecho da São Paulo-Rio Grande, com a presença inclusive do Presidente da República, o *Estado de S. Paulo* de 31 de março de 1909, publicou acompanhado de texto, explícito mapa da referida estrada, do trecho de 98 quilômetros, entre Itararé e Jaguariaiva,

"para que os representantes de imprensa, o Presidente da República e o ministro da Viação conhecessem cabalmente a maneira inepta e escandalosa por que foram tratados importantíssimos interesses públicos (...). Êsses vergonhosos meandros, foram realizados com anuência e aprovação do govêrno (...). Como claramente

(10). — José Okolowicz, *Hrabia Le hon i moje Wrazenia*, in "Polski Przegląd Emigracyjny". Lwów, 25 de novembro de 1907, nº 4, pág. 4.

(11). — Adriano G. Goulin, *Plano Rodoviário e Ferroviário do Paraná* in "Cinqüentenário da Estrada..." op. cit., pág. 225.

se evidencia em tôda essa torpe questão, foram consultados exclusivamente os interesses da empresa e abandonados inteiramente os nacionais, ou do público" (12).

Nesse mesmo mapa do *Estado de São Paulo* existe, lateralmente, favorável traçado estudado pelo engenheiro norte-americano Bryant, reduzindo a extensão a quase metade do trajeto, encurtando-o em 40 quilômetros.

Esses intermináveis zigue-zagues e as verdadeiras "montanhas russas", que se encontravam também no ramal do Paranapanema, contribuíram para que os produtores de café do nordeste paranaense, escoassem a sua produção utilizando-se das estradas bem construídas do vizinho Estado de São Paulo como a Paulista, a Inglêsa e a Nova Sorocabana, relegando desta forma a utilização do Porto de Paranaguá como escoadouro das riquezas da região.

Por seu turno, em Lwów, o conde Le Hon revelava as vantagens advindas para a companhia, no recrutamento de imigrantes trabalhadores.

"O governo federal brasileiro, de acôrdo com os mais recentes regulamentos de imigração, comprometeu-se com a Companhia São Paulo-Rio Grande, com o pagamento de 1.200 mil réis por família trazida da Europa e fixada em terras já divididas em lotes de 25 ha" (13).

Tornaram-se portanto claros os grandes interesses da *Brazil Railway Co.* em atrair milhares de trabalhadores da Europa, sem despêsa alguma para a companhia, pois o transporte seria pago pelo governo federal, sem nenhum compromisso contratual da companhia com os imigrantes, possibilitando as melhores condições possíveis de recrutamento, pois uma vez concluídos os trabalhos de construção da ferrovia, estes imigrantes tornar-se-iam os compradores em potencial dos terrenos da mesma,

"cujos preços serão elevados ao máximo, embora a qualidade das terras não serão das melhores, pois as mais produtivas hão de reservar para mais tarde, quando a região já estiver mais povoada, obtendo desta forma maiores lucros" (14).

Quanto ao fato da *Brazil Railway Co.* empenhar-se em baratear ao máximo o custo quilométrico, explorando conscientemente os trabalhadores da estrada, evidencia-o as notícias e as crônicas dos jornais da época.

(12). — *Diário da Tarde*. Curitiba, 23 de abril de 1909, citando o *Estado de São Paulo* de 31 de março de 1909.

(13). — José Okolowicz, *op. cit.*, pág. 5.

(14). — José Okolowicz, *op. cit.*, pág. 6.

“Não é a primeira vez que condenamos a Companhia São Paulo-Rio Grande, pela maneira que recebe e trata os trabalhadores da estrada, que faz vir para os seus serviços, já deixando de providenciar para o seu alojamento nesta capital, já faltando à promessa quanto ao salário etc etc. (...). Outra leva de trabalhadores de volta dos campos, foi postar-se à frente do consulado alemão, reclamando providências contra o proceder da São Paulo-Rio Grande, que os fez mourejar, sob falsas promessas, iludindo-os por fim, lezando-os no seu trabalho. Esses homens (...) reclamavam ao Sr. Eduardo Heinza, cônsul alemão, contra a Companhia (...) que os mandava vir da Rússia (Polônia russa), sob contrato assinado, marcando-lhes um salário de 4 1/2 rublos diários (quase 7.000 da nossa moeda) e mais a alimentação por conta da Companhia, e que depois de fazê-los trabalhar, na ocasião de prestar contas, descontava-lhes a importância despendida com a alimentação, e tão exorbitantemente que quase lhes absorvia por completo o salário. Esses homens foram contratados na Rússia, transportados clandestinamente à fronteira, em virtude da proibição que existe ali contra a propaganda emigratória (...). Da fronteira até Trieste, tiveram de dar aos agentes da São Paulo-Rio Grande 70 a 100 rublos cada um (...). Um dos que fazia parte da leva a que nos referimos, trabalhou na estrada cerca de 20 dias e algumas noites, tendo-lhes sido entregue por todo o serviço a diminuta quantia de 15\$000 como saldo de contas, descontada a importância despendida com a alimentação. Apresentou ao cônsul alemão uma caderneta, onde lhe estavam debitados gêneros que consumira por preços elevadíssimos, figurando entre outros o açúcar a 1\$000 réis o quilo” (no mesmo jornal que nos serve de fonte, na coluna “mercado” aparece o açúcar branco de usina a \$500 réis o quilo) (15).

*

CONDIÇÕES DE TRABALHO.

Quando do aceleração das obras de construção da ferrovia em 1908, duas frentes de trabalho foram organizadas. Uma partia de União da Vitória para o sul, e a outra de Marcelino Ramos para o norte. As tarefas das vanguardas era a derrubada da mata para depois terem lugar as outras obras necessárias. Porém os terrenos nos quais a estrada ia penetrando eram de domínio dos índios kaingang e dos xokleng (botocudos) os quais de tempos em tempos atacavam os trabalhadores da estrada de ferro, de preferência essas vanguardas que derrubavam a mata. Atacavam em defesa de seus territórios que estavam sendo invadidos. Não demorou para que os primeiros choques entre trabalhadores e os índios se verificassem. Um imigrante que ali trabalhou conta um desses incidentes, ocorrido em novembro de 1908.

(15). — *Diário da Tarde*. Curitiba, 6 de julho de 1908.

“No primeiro domingo de novembro, caiu sôbre a população (União da Vitória), a notícia que o trem traria alguns operários mortos pelos índios. Quase tôda a população da cidadezinha acorreu à estação ferroviária, à espera da chegada extra do trem (...). Num dos vagões a descoberto, forrado de galhos verdes, estavam estirados os corpos dos trabalhadores mortos (quatro ao todo) (...). Neste mesmo dia, foram todos enterrados numa vala comum, como é costume aqui, sem nenhuma cerimônia” (16).

Um outro ataque perpetrado pelos índios às vanguardas que derrubavam o mato, assim foi narrado por um dos trabalhadores:

“Porém um dia, quando esperávamos nôvo transporte de mantimentos, pensávamos na causa da demora. Esperamos inútilmente. O engenheiro estava inquieto, os homens esperavam o transporte como se fôsse um encanto. Diminuimos a ração diária e andávamos desassossegados. Veio-me o pensamento de que isto poderia ser obra dos bugres (índios) os quais poderiam ter tomado nossos mantimentos (...). Organizamos uma guarda noturna e aguardamos os acontecimentos. Certa ocasião, caiu uma tempestade (...). Eu estava de guarda e por entre os trovões percebi alguns gritos estranhos, como se fôssem assovios. No início não os distinguia, porém após alguns momentos fiquei aterrado. Reconheci que eram assobios dos bugres. Acordei o engenheiro e os outros. Reconheceram os sinais. Esta noite porém não atacaram (...) até que uma vez, enquanto o fogo ardia forte, notei que, do lado do mato, aproximavam-se pessoas: eram os bugres. Acordei apressadamente os companheiros; as carabinas e os winchesters já estavam preparados (...). Aproximaram-se lentamente, querendo apanhar-nos desprevenidos ou até pensando que estivéssemos dormindo. Ao sinal combinado, atiramos como se fôssemos um. Sete bugres caíram, porém voltaram em maior número. Outra vez atiramos e muitos caíram. Os outros, aos gritos, fugiram para o mato. Nesta noite nada mais ocorreu (...). Fomos examinar os cadáveres dos bugres; dois ainda viviam e gemiam, porém não pudemos ocupar-nos com eles e para que não sofressem, o engenheiro mandou mantá-los (...). Decidimos voltar e abandonar tudo, inclusive os burros. Escolhemos como caminho o mato e confiamos na bússula. Fazíamos o menor ruído possível para evitar imprevistos. Carregamos os winchesters, os revólveres, munição e os restos das provisões e colocamo-nos a caminho, calculando que os bugres, mesmo que viessem haveriam de estar receosos para um novo ataque, pois haviam tido uma boa lição (...). Quando caminhávamos, chamou-nos atenção grande número de corvos circulando no ar. Ao chegarmos mais perto, sentimos no ar a atmosfera carregada, com cheiro de carne deteriorada. Pensamos em circundar o local e continuar a caminhada, mas algum pressentimento nos dizia que deveríamos averiguar (...). Reconhecemos que a carniça era dos membros da expedição de abastecimento que aguardávamos (...). Terrível era a cena (...), era obra dos índios botocudos (...). Ao que parece os bugres deram-se por vencidos e recuaram para o interior da mata” (17).

(16). — Ruy Wachowicz, *A Imigração e Xokleng do Taíó*, in “Humanitas”. Anuário da Faculdade Católica de Filosofia. Curitiba 1967, nº 10 pág. 95.

(17). — Ruy C. Wachowicz, *op. cit.*, pág. 96.

A obra que os engenheiros e operários tinham pela frente era colossal. O trabalho que vinha após a derrubada da mata era o de movimentação de terra e conseqüente preparação do leito da linha. Esse trabalho era entregue pela Companhia a tarefeiros que contratavam o serviço de alguns quilômetros. Geralmente, uma vez por mês, um engenheiro percorria os serviços para constatar se os mesmos estavam sendo executados dentro dos índices técnicos exigidos. O resultado da medição era registrado convenientemente, sendo que o tarefeiro recebia a importância estipulada; porém uma cota de 10% ficava retida em caução, como garantia da conclusão dos trabalhos contratados.

Terminado o trabalho, o trecho era novamente medido, recebendo o tarefeiro o saldo e a caução retida nos cofres da Companhia. Desta forma, a Companhia não tratava diretamente com a maioria dos milhares de operários, os quais em janeiro de 1909 atingiam a cifra de 5.271 trabalhadores, e sim com um número reduzido de empreiteiros, os quais estavam em contacto direto com os operários. Esse sistema, embora vantajoso para a Companhia, não evitou os sérios incidentes ocorridos durante a construção da ferrovia.

Alguns tarefeiros, não conseguiram pagar em dia seus operários; seja pelo atraso do pagamento da própria Companhia, ou por seu próprio desêjo de exploração, deixavam de pagar seu pessoal.

“Um desses especuladores, de nome José Antônio de Oliveira, vulgo Zeca Vacariano, tomou duas empreitadas de 2 km cada uma; na primeira de sociedade e a segunda só (...). Não soube administrar o seu serviço nem concluí-lo em condições, sendo a Companhia forçada a concluí-los em administração, por conta do referido tarefeiro. Comprometido com os seus operários, a quem tinha fornecido créditos que atingiam ao valor dos serviços executados (...), Vacariano, ávido de dinheiro (...) associou-se com outros de mais influência na sua esfera e premeditaram um assalto ao pagador da construção que mensalmente seguia a fazer o pagamento ao pessoal e tarefeiros.

Foi então que, a 24 de outubro de 1909, levaram a efeito o assalto de há muito preparado e com toda a segurança. Vacariano à frente de 25 capangas bem municiados atacou o pagador Henrique Baroni, a tiros de winchester, na ocasião em que este seguia pelo quilômetro 153, a cavalo, acompanhado de camaradas (capangas) e do engenheiro residente naquêlo trecho, matando dois dos camaradas do pagador e levando todo o dinheiro que este conduzia 360:000 contos de réis (...). A perseguição da justiça foi inteiramente baldada, pela deficiência de caminhos e fácil esconderijo que oferecem as espessas florestas, onde estão bastante familiarizados os salteadores” (18).

(18). — *Diário da Tarde*. Curitiba.

Para enfrentar abusos como êstes, por parte dos empregados, bem como enfrentar as reações violentas dos posseiros, que eram desalojados à força pela Companhia das terras a ela titulados, organizou Achilles Stangell um corpo policial privado da São Paulo-Rio Grande o qual chegou a contar com mais de 80 elementos, os quais nem sempre conseguiam resolver os problemas surgidos, necessitando a Companhia de apelar seguidamente para a Segurança Pública do Estado do Paraná.

Em 1908, os escritórios da Companhia São Paulo-Rio Grande, transferiram, dos serviços de construção para os escritórios, um de seus funcionários, um tal de Sr. Saldanha, contra a sua vontade. Por ser o referido elemento de confiança dos trabalhadores, êstes se solidarizaram e, em causa própria, pararam os serviços, notando-se entre tôdas as turmas grande agitação. O Dr. Martins, pagador da estrada, com 200.000 contos de réis foi aprisionado como refém. Como o Sr. Saldanha tinha as fôlhas de pagamento em seu poder, negava-se a entregá-las ao pagador se as suas reivindicações não fôsseem atendidas. O pagador comunicou à Companhia que sua volta com o dinheiro seria totalmente impossível sem perdas de vida. Para solucionar o problema, foram pedidos reforços à Segurança Pública do Paraná, a qual destacou contingentes de Curitiba e Ponta Grossa para o local, para restabelecer a ordem.



A SOUTHERN BRAZIL LUMBER AND COLONIZATION COMPANY.

Desejava o govêrno brasileiro que a *Brazil Railway Co.* aceitasse a gerência da Estrada de Ferro do Paraná (Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá). Face à negativa da Companhia, o govêrno federal suspendeu o pagamento do transporte de imigrantes para a construção da estrada; além disso, a primeira leva de trabalhadores recrutada na Europa Oriental, pelo conde Le Hon, muito deixou a desejar, criando inclusive sérios problemas de reimplantação para o govêrno federal.

Face a êste e outros problemas, a *Brazil Railway Co.* abandonou os seus planos de colonização, apesar das exigências contratuais neste sentido. Passou então a *Brazil Railway Co.* como sempre fôra seu objetivo, a explorar as riquezas extrativas de madeiras de lei de suas vastas propriedades. Como as margens da Estrada de Ferro entre União da Vitória e o pôrto de São Francisco também por êles construída, eram ubérrimas em araucárias, e próximas de um pôrto exportador, resolveram adquirir ainda mais 180.000 hectares ao sul dos rios Negro e Iguaçu.

Para a exploração dessa riqueza, criaram uma Companhia subsidiária à *Brazil Railway Co.*, a *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, a qual montou duas serrarias. Uma em Calmon, nas nascentes do rio do Peixe, ao sul de Pôrto União, e outra em Três Barras, esta a maior serraria da América do Sul, a qual dispunha dos mais modernos maquinismos para serrar madeiras de toda espécie.

Este colosso, que passou a empregar cerca de 800 trabalhadores era movido por um motor de apenas 1.600 cavalos, o que dava à indústria a capacidade máxima de 1.200 dúzias de tábuas por dia. Antes mesmo da ferrovia entre União da Vitória e o pôrto de São Francisco entrar em funcionamento, a *Lumber* já dispunha em Três Barras do enorme estoque de 8 milhões de pés cúbicos de madeira serrada, pronta para a exportação. Como suas reservas de araucárias diminuíam rapidamente, a *Lumber* passou a adquirir pinheiros de particulares, pagando a exígua quantia de \$400 réis por tora. Em alguns anos de funcionamento, a *Lumber* conseguiu transformar a região, na opinião de um trabalhador da companhia, em “quase um deserto”, pois a devastação das matas foi completa, já que ao abater um pinheiro não se tomava precaução para proteger as outras árvores da floresta.

À frente da *Lumber*, como seu principal líder, encontrava-se o Sr. Irá P. Smith, um homem experimentado no ramo, um autêntico *business man* da madeira, vindo dos Estados Unidos.

Desejosa de aumentar seus lucros, tentou a *Lumber* em 1911 conseguir do govêrno do Estado do Paraná, regalias quanto aos impostos de exportação, só não conseguindo *in totum* as suas pretensões em virtude da atuação da oposição no Congresso e na imprensa curitibana. Porém em 1914, um projeto de lei beneficiava à *Southern Brazilian Lumber and Colonization Company*, quanto a regalias fiscais.

As simpatias do govêrno do Paraná da época pela *Lumber* eram públicas e notórias, como o atesta a política fiscal adotada com a *Lumber* e os serradores nacionais.

“A Câmara municipal do Rio Negro, muito licitamente havia votado um impôsto sôbre as madeiras que deveriam ser exportadas pela *Lumber Company*. Pois bem. O respectivo prefeito, chegou a ser chamado telegráficamente a esta capital e conduzido a palácio, foi aí aconselhado a não executar a cobrança do impôsto em questão (...) tanto mais quanto, meses antes, S. Excia (o presidente do Estado) em relação a uma petição de serradores de um município vizinho desta capital, que reclamavam contra o lançamento de idêntico impôsto, limitou-se a mandar “arquivar a petição” (19).

*

(19). — *A Tribuna*. Curitiba, 14 de fevereiro de 1914.

O ESCÂNDALO DOS VAGÕES.

Ao iniciar-se a década de 1920, ingressava o país numa época de profundas crises, em todos os setores da vida nacional, crises estas que levariam o país a uma série de revoluções mal sucedidas contra a chamada “República Velha”.

Enquanto a nação debatia-se de crise em crise, aumentavam as atividades do grande grupo americano da *Brazil Railway Co.*, nos estados meridionais do Brasil. Este aumento de atividades girava em torno não mais basicamente na expansão de suas ferrovias e sim na exploração da indústria madeireira. Sendo a Companhia *Lumber* intimamente ligada à *Brazil Railway Co.* ocorreu que ambas as Companhias adotaram uma política de privilégios e discriminações no setor da distribuição de vagões para transporte de pinho serrado, isto porque a São Paulo-Rio Grande não aplicava parte de seus dividendos na recuperação do material rodante como vagões e locomotivas, e mesmo na ampliação de suas instalações, como exigiam as cláusulas contratuais. A expansão da indústria madeireira se fazia sentir de maneira acentuada, tanto em quantidade como na sua interiorização em direção ao oeste, necessitando obviamente de escoamento de sua produção para os portos de São Francisco e Paranaguá.

Desde 1920, a São Paulo-Rio Grande introduziu ilegalmente nos seus fretes “taxas adicionais” aos usuários da ferrovia. A primeira delas, cobrada sob a justificativa de melhoria do material rodante, atingiu até 31 de dezembro de 1929 a arrecadação de 34.373:569\$974.

A construção do chamado ramal do Paranapanema (Jaguariaíva-Ourinhos) que, segundo o contrato deveria ser concretizado com o capital da própria empresa, levou-a, apesar das generosas compensações em terras e os 6% de juros sobre o capital empregado, a lançar inescrupulosamente nova taxa adicional de 10% em suas linhas, sob a alegação de que era necessário concluir o referido ramal.

Para impedir que os protestos dos grandes madeireiros paranaenses pudessem ser ouvidos pelo governo federal, o que poderia trazer alguns embaraços à Companhia, esta, no aviso n.º 114, de 23 de março de 1920, autoriza aos serradores particulares a possuírem material rodante privado, tanto vagões como locomotivas, tentando desta forma abafar os protestos dos industriais mais influentes.

Para não terem seus estoques de madeira apodrecidos, os grandes madeireiros adquiriram por sua própria conta e risco

“952 vagões e 12 locomotivas, obrigando assim a economia de nossa depauperada indústria a dispendir cerca de 19.572:000\$000 contos de réis”,

(20). — *Gazeta do Povo*. Curitiba, 4 de dezembro de 1930.

Esta quantia, somada à arrecadação das taxas ilegais, nos dão o total economizado e subtraído da indústria madeireira, na quantia de 68.621:095\$214, senão vejamos:

	34.373:569\$974
	14.675:489\$240
	19.572:000\$000
Total	68.621:059\$214.

Este capital foi fraudulentamente arrecadado de nossa economia de forma ilegal durante o período de 9 anos.

Estruturou-se então, dentre os próprios dirigentes da São Paulo-Rio Grande, o que a imprensa cognominou de “sociedade secreta” ou “indústria dos transportes”, para extorquir gorjetas e vantagens na distribuição dos vagões.

Para levar os pequenos serradores à falência, e conseguir desta forma o contróle da indústria madeireira no sul do Brasil, as autoridades ferroviárias, tumultuando e desesperando os serradores autônomos, chegaram a despachar os carros para outro destino do que o desejado pelo serrador. Por exemplo:

“o serrador requisita carros para transportar madeira para São Paulo. Como decorreram meses sem que seja feito o transporte, anula-se o contrato. Vindo afinal os carros, o industrial pede que se destine para D. Pedro (Pôrto de Paranaguá). A estrada porém envia para São Paulo, onde o industrial já não tem comprador. Ou vice-versa. Manda para D. Pedro, os vagões que o serrador queria se destinassem a São Paulo (...) (21).

Enquanto a *Lumber* procurava monopolizar a indústria madeireira, utilizando-se para tanto da *Brazil Railway Co.*, a situação do mercado platino era das melhores para a indústria madeireira paranaense; porém o mesmo não podia ser satisfeito *in totum* face às discriminações utilizadas pela *Brazil Railway C.*, no escoamento da madeira serrada para os portos de embarque.

O telegrama recebido pelo Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado, proveniente de Buenos Aires e datado de 4 de novembro de 1921, atesta os prejuízos causados pela *Lumber* ao Paraná à exportação brasileira, bem como à renda pública:

“Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Excia., para os fins convenientes, que há atualmente neste mercado grande procura de madeira desse Estado, os quais encontram aqui bons preços e fácil colocação. Acontece porém que a falta de transporte impede as remessas solicitadas, acarretando prejuízos para o nosso co-

(21). — *Comércio do Paraná*. Curitiba, 17 de dezembro de 1922.

mércio. Rogo a V. Excia providenciar as medidas necessárias a fim de remediar, tanto quanto possível, êsses inconvenientes, fornecendo vagões até o ponto de embarque" (22). Toledo, Ministro do Brasil.

Continua afirmando o Dr. Caetano Munhoz da Rocha, Presidente do Estado:

"Não me tenho entendido com a direção local da Companhia São Paulo-Rio Grande, porque, obedecendo a uma estranhável orientação, tem ela se divorciado do Governo do Estado como se fôra possível e praticável a execução de um contrato que envolve interesses vitais do Paraná, dentro do seu território, sem que a ação da Companhia se desenvolva harmônicamente com a administração pública" (22a).

Apesar da atuação do Dr. Munhoz da Rocha, presidente do Estado e dos apelos do Centro de Comércio e Indústria para que a São Paulo-Rio Grande ampliasse o seu material rodante e dessa forma possibilitasse o escoamento dos estoques de madeira acumulados, mais uma vez a Companhia recorreu a evasivas, prometendo utilizar para o transporte de madeira os vagões excedentes do transporte do mate, como se fôsse possível e econômico transportar madeira em vagões fechados. Subiu então o número de vagões fornecidos mensalmente, de 1.300 para 1.900, mas isto só veio beneficiar os políticos influentes e a *Lumber*. Mesmo assim, os carros fornecidos chegavam a

"apenas 9 ou 10% sôbre a quantidade de madeira em estoque, o que significa que de um estoque de 100 vagões saem 9 ou 10 por mês, ficando por conseguinte cêrca de 90 vagões" (23).

A situação, sobretudo dos pequenos e médios serradores, era dramática. Seus créditos no comércio local estavam cortados e os estoques de madeira serrada avolumavam-se nos pátios de suas serrarias, à espera de vagões para transportá-los.

Se os protestos se avolumavam contra tais discriminações, a Companhia dissimulava, encontrando sempre um funcionário como "bode expiatório", o qual, para salvar as aparências, era responsabilizado, demitido ou transferido de suas funções.

Essa crise de transporte entretanto não atingia às gigantescas instalações da *Lumber Company*.

"(...) se os industriais, bem entendido, os paranaenses, recebiam 30% dos vagões que necessitavam e passaram a receber 14, 13,

(22). — Mensagem Presidencial do Dr. Caetano M. da Rocha à Assembléia Legislativa. Curitiba, fevereiro de 1923.

(22a). — *Ibidem*.

(23). — Dr. Fanphilo d' Assunção, in *Comércio do Paraná*. Curitiba 26 de janeiro de 1923.

8 e até 5%, é que os vagões para os industriais do Paraná foram desaparecendo (...). Entretanto a *Lumber*, no mês de novembro teve carros para conduzir todos os seus vagões de madeira” (24).

Como tais medidas ainda não possibilitavam o contrôlo absoluto da indústria madeireira, por parte dos capitalistas americanos, a *Brazil Railway Co.* e a *Lumber* resolveram criar uma entidade pela qual esperavam atingir o seu objetivo. Surge então o *Sindicato de Madeiras do Brasil*.

*

O SINDICATO DE MADEIRAS DO BRASIL.

O objetivo oficial dessa entidade seria regularizar as entradas no mercado consumidor e com isso conseguir elevar os preços da madeira serrada, que estavam em níveis baixíssimos. Porém não só o preço da madeira preocupava o Sindicato. O Sr. Francisco F. Pereira, Inspetor Geral do Tráfego da São Paulo-Rio Grande, demitido de suas funções por discordar dos privilégios na distribuição de vagões ordenados pela Companhia, assim se expressa:

“(...) A São Paulo-Rio Grande, aliando-se a essa instituição (O Sindicato), elegeu a *Southern Brazilian Lumber and Colonization Company*, empresa do mesmo grupo da São Paulo-Rio Grande, em vendedora exclusiva de madeiras em São Paulo, cabendo igual incumbência, no norte do Brasil, Rio e Buenos Aires, a uma firma então nas boas graças do Presidente da Companhia. Vários industriais do Paraná e de Santa Catarina revoltaram-se contra esta exclusividade, conservando-se fora do sindicato; resistiram a todas as manobras tendentes a obrigá-los a uma adesão ao formidável plano de valorização.

O Sr. Geraldo Rocha (diretor da São Paulo-Rio Grande), apoiando o sindicato, proibiu terminantemente o fornecimento de vagões aos interessados não filiados ao sindicato. Era então Inspetor Geral do Tráfego da São Paulo-Rio Grande (...). Cumpri como me competia a ordem emanada da autoridade superior (...) naturalmente, porém, julguei que tal ordem só se entendia com os vagões de propriedade da estrada, o que embora (seja) um violência, constituiria apenas uma violência, tão comum naqueles tempos saudosos do sr. Ministro Vitor Konder. Desta forma nenhuma providência tomei para impedir que os madeireiros carregassem seus produtos nos seus próprios vagões (...). Quando o sr. Geraldo Rocha, soube que eu distribuía vagões aos seus proprietários (...) veio a Curitiba, a fim de verificar porque suas ordens não eram fielmente cumpridas. Tivemos então uma forte alteração” (25).

Aproveitando-se do provável surgimento do Sindicato de Madeiras, pessoas intimamente ligadas à direção da São Paulo-Rio Grande, sabedoras da temporária melhoria de preços que o fato iria provocar, à custa dos serradores que não entraram no Sindicato realizaram vantajosas negociações, como a que foi narrada pelo próprio diretor

(24) . — *Comércio do Paraná*. Curitiba, 12 de dezembro de 1922.

(25) . — *Gazeta do Povo*. Curitiba, 30 de janeiro de 1932 .

da São Paulo-Rio Grande, Sr. Geraldo Rocha. E' o caso do Sr. José Gonçalves de Sá, que comprou da viúva Manoel de Macedo, num momento de desânimo, e a diversos serradores

“a prazo longo e a preço vil, grandes estoques da madeira. Organizado o sindicato e a madeira subindo de preço, realizou êle bela operação” (26).

*

O TRUSTE FARQUAHR NA POLÍTICA.

Nas eleições presidenciais de 1922, concorreram o mineiro Artur Bernardes, candidato da situação e o fluminense Nilo Peçanha, pela chapa dissidente. Nesta eleição, quando pela primeira vez a situação não tinha certeza se ganharia as mesmas, pois enfrentava a candidatura de um ex-presidente da República, teve uma particularidade significativa; a participação ativa do mais poderoso capitalista estrangeiro residente no país: o Sr. Farquahr. Estranhamente o Sr. Farquahr não apoiou a chapa situacionista, como era do seu feitio, mas a chapa dissidente, encabeçada por Nilo Peçanha e Seabra. Como se explica tal fato?

O Congresso Federal concedeu a Farquhar, o chefe supremo dêsse poderoso grupo econômico no Brasil, o direito de explorar a indústria siderúrgica em Minas Gerais, porém na hora decisiva foi obstado em seus intentos de se apoderar da siderúrgica brasileira pelo então presidente de Minas, o Sr. Artur Bernardes. Ressentido com o ocorrido, Farquhar aliou-se ao grupo dissidente, chefiado nas eleições para presidente por Nilo Peçanha, sob o lema: “custe o que custar”. No Paraná, o seu preposto, Sr. Geraldo Rocha, executou fielmente as ordens emanadas do chefe do Sindicato Farquhar, não só abrindo créditos para a chapa Nilo-Seabra, como organizando e forçando os operários de suas emprêsas a votarem em Nilo Peçanha em 1922. Porém, uma vez eleito seu adversário Artur Bernardes, não tardou para que ambos, o capitalista e o político, recompusessem suas fôrças.

Em 1924, quando do movimento revolucionário do General Isidoro Dias Lopes em São Paulo, Farquhar e Bernardes tiveram oportunidade de colocar em atividade, com grande eficiência por sinal, sua reconciliação política, processada há pouco. Iniciado o movimento revolucionário em São Paulo, a ligação entre os revolucionários paulistas e gaúchos era iminente. Ora, os trilhos da São Paulo-Rio Grande, que ligavam os dois Estados em questão, passavam pelo território conhecido como o ex-contestado entre Paraná e Santa Catarina,

(26). — *Gazeta do Povo*. Curitiba, 30 de janeiro de 1931.

recentemente pacificado a duras penas, com uma tradição já de inquietude e inconformismo. A contribuição da São Paulo-Rio Grande foi inestimável para os interesses situacionistas, conseguindo, com sua eficiente colaboração, isolar a rebelião paulista, impedindo sua propagação pelos turmeiros e populações adjacentes à estrada de ferro, e seu rápido desenvolvimento pelos Estados do Paraná e Santa Catarina.

O diretor da Companhia, Sr. Geraldo Rocha, dois dias após o rompimento das hostilidades em São Paulo, chegava ao Paraná, juntamente com o Sr. Alexandre Gutierrez, alto funcionário da Companhia com instruções do Governo Federal para, conjuntamente com o poder estadual, colocar tôdas as linhas ferroviárias da *Brazil Railway Co.*

“em condições de servirem convenientemente a ordem legal (...). Coube ao Dr. Alexandre Gutierrez, a missão difícil e espinhosa de percorrer a zona do ex-contestado servida pela São Paulo-Rio Grande, no sentido de não só evitar ali qualquer movimento sedicioso, como ainda reunir elementos para combater a revolução (...). Foi de tal proveito essa medida que nos territórios marginais da linha férrea ficaram livres de qualquer risco a passagem de tropas do Rio Grande do Sul. O Sr. Geraldo Rocha viajou dia e noite e pôs em prontidão armada o pessoal da Companhia. Foi além e prestou o seu concurso moral e material para frustrar no ex-contestado qualquer manifestação sediciosa, congregando ali elementos consideráveis em favor da causa legal” (27).

O telegrama enviado ao Sr. Presidente da República pelos Srs. Superintendente do Porto da União, do prefeito da União da Vitória e respectivos Presidente do Conselho atesta a eficiente atuação dos diretores da companhia:

“Cumprimos dever dar conhecimento V. Excia., que neste recanto de nossa pátria, de muito valia para o concurso da vitória legal, foi a ação rápida e intemorata do Dr. Geraldo Rocha, presidente da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande” (28).

Nas eleições para Presidente da República, realizadas em 1930, quando eram concorrentes os srs. Júlio Prestes pela situação e Getúlio Vargas pela oposição, foi manifesto também o apôio das empresas do grupo *Brazil Railway Co.* ao governo. Vendo na Aliança Liberal liderada por Getúlio Vargas, uma ameaça ao seu gigantesco império econômico, este poderoso grupo apoiou por todos os meios

(27). — *O Dia*. Curitiba, 27 de agosto de 1924.

(28). — *O Dia*. Curitiba, 26 de agosto de 1924.

disponíveis o situacionismo, liderado então pelo sr. Júlio Prestes, o que levou seus partidários a serem identificados com o epíteto de “prestistas”.

O Sr. H. Weinmeister, diretor da *Lumber*, também foi acérrimo inimigo da Aliança Liberal. Demitiu os operários de sua Companhia que votaram no sr. Getúlio Vargas, apesar dos protestos do Comitê Liberal de Três Barras, localidade onde estava situada a Companhia por êle dirigida. Os operários que, temendo represálias do patrão, deixaram de votar sob a justificativa de que haviam perdido o título de eleitor, foram suspensos por 30 dias, e um menor que distribuía cédulas também foi demitido sob a alegação de serem elementos perigosos e arruaceiros.

“Na hora que foram dispensados, perguntaram das razões ao que o Sr. Weinmeister respondeu: Faço o que o governo aliancista está fazendo, demitindo os prestistas para colocar os aliancistas e eu também aqui dispensei os aliancistas para colocar os prestistas” (29).

Quando romperam as hostilidades da revolução de 1930, o diretor H. Weinmeister foi sempre acérrimo inimigo da revolução e,

“por intermédio do seu subordinado, chefe dos guardiões, quis dinamitar a ponte da estrada de ferro (União da Vitória) com o intuito de não deixar passar as forças revolucionárias” em direção a São Paulo (29a).

*

CONCESSÃO BRAVIACO.

Após muitas gestões entre a Companhia São Paulo-Rio Grande e o governo paranaense, foram revogados totalmente os contratos e acordos existentes para a construção da Estrada de Ferro Oeste do Paraná que, partindo de um ponto da São Paulo-Rio Grande, atingisse Guarapuava e posteriormente Foz do Iguaçu e Sete Quedas, surgindo dessas demarches os decretos n.º 256 e 957 de 23 de fevereiro e 20 de agosto de 1917 respectivamente, os quais estabeleciam as novas condições para a construção da linha em questão, que ligaria o oeste paranaense ao Atlântico. Porém êstes novos decretos conservavam todos os privilégios anteriores em detrimento da propriedade pública. Baseado nesta reestruturação na concessão, foi assinado a 23 de agosto de 1920 um novo contrato com a São Paulo-Rio Grande, porém pouco depois a referida Companhia comunicava ao governo

(29) . — *Gazeta do Povo*. Curitiba, 30 de dezembro de 1930.

(29a) . — *Ibidem*.

estadual que não poderia dar execução às obrigações contratuais, transferindo os direitos e deveres em 22 de novembro do mesmo ano à Companhia Brasileira de Viação e Comércio (Braviaco). A concessão federal desta forma no que se refere ao ramal de Guarapuava, foi substituída por uma estadual, tendo a São Paulo-Rio Grande o cuidado de, no ato da transferência, excluir ilegalmente da concessão à Braviaco várias glebas de terras, as quais lhe foram tituladas pelo Estado do Paraná, apesar de não ter construído nem um quilômetro do chamado ramal de Guarapuava. Mais um privilégio concedido à São Paulo-Rio Grande pelos políticos simpáticos à sua causa.

As glebas tituladas foram as seguintes:

Santa Maria com	12.327 ha
Silva Jardim	76.746
Riozinho	551
Missões	425.731.

*

A ENCAMPAÇÃO.

Com a vitória da revolução de 1930, a influência da São Paulo-Rio Grande começou a declinar. O sentimento nacionalista dos novos dirigentes da nação levou-os a eliminar da vida nacional este truste poderoso. As autoridades federais e estaduais, temendo a influência do grupo econômico, realizaram inicialmente uma campanha de esclarecimento da opinião pública e às classes empresariais, antes de iniciar a rescisão dos contratos com a São Paulo-Rio Grande e com a Braviaco. Assim, em 31 de novembro de 1930, o interventor federal no Paraná, General Mário Tourinho, assinou o histórico decreto n.º 300, onde, depois de muitos considerandos, o poder público rescinde o contrato de 23 de agosto de 1920, firmado com a Companhia São Paulo-Rio Grande, e posteriormente transferido para a Braviaco, ficando desta forma declarados em caducidade a concessão e mais favores concedidos à mesma Companhia. O governo ao mesmo tempo declarava nulos e sem efeito todos os títulos de domínio de terras expedidos à Braviaco e a São Paulo-Rio Grande, referentes aos títulos concedidos pela construção do ramal para Guarapuava.

Ambas as Companhias recorreram do Decreto n.º 300, tendo o judiciário, após longos anos de estudos e tramitações, dado ganho de causa ao Estado do Paraná.

Porém, antes mesmo do judiciário se haver pronunciado sobre o rumoso problema, o governo federal decretou em 5 de outubro de 1930 a ocupação da São Paulo-Rio Grande, e pelo Decreto n.º 19.917

de 24 de abril de 1931 declarou a caducidade da concessão à São Paulo-Rio Grande do ramal do Paranapanema (Jaguariaíva-Ourinhos), incorporando-o à Estrada de Ferro do Paraná. Pelo Decreto-lei n.º 2.073 de 8 de março de 1940, o govêrno incorporou ao Patrimônio da União, tôda a rêde ferroviária de propriedade da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande ou a ela arrendada, bem como as terras situadas nos Estados do Paraná e Santa Catarina pertencentes à referida Companhia, criando, para administrar o seu acêrvo, a Superintendência das Empresas Incorporadas à União, subordinada ao Ministério da Fazenda.

Parecia *a priori* que o problema de truste estrangeiro estava definitivamente solucionado. Porém a incorporação das terras da Companhia ao patrimônio da União, criou um gravíssimo e rumuroso caso entre o Estado do Paraná e a União pois entendia o Estado do Paraná que estas terras já lhe pertenciam:

- a). — por ter expirado o prazo contido no contrato aprovado pelo Decreto federal nº 11.905 de 19 de janeiro de 1906, o qual rezava que: a Companhia deverá utilizar êsses terrenos dentro do prazo de 50 anos, a contar do dia 24 de outubro de 1890, sob pena de perder os direitos sôbre as terras que não fossem colonizadas. Como de fato a colonização não ocorreu na maior parte das mesmas, haviam então revertido para o patrimônio do Estado.
- b). — A constituição de 1891 estipulava que as terras devolutas pertenciam aos Estados. Torna-se então óbvio que estas terras uma vez revertidas ao Estado do Paraná, pertenceriam a êste e não à União.

“No entanto, no decorrer de tôda a demanda judicial e da transação, milhares de colonos, vindos do Rio Grande do Sul, haviam ali estabelecido a sua moradia habitual e cultura efetiva, tirando suas posses em terras que acreditavam devolutas” (30).

O estabelecimento de colonos nestas terras deve-se ao fato de que durante a demanda, a União vendeu parte das mesmas a Companhias Imobiliárias, as quais passaram a revendê-las aos colonos, que ignoravam a existência da demanda judicial entre o Estado do Paraná e a União, julgando serem as Companhias Imobiliárias as legítimas proprietárias das mesmas. O fato criou gravíssimos problemas sociais, provocando inclusive revoltas armadas por parte dos colonos. Estes e outros problemas advindos nas terras que outrora pertenceram à São Paulo-Rio Grande, estão sendo solucionados nos últimos anos.

* * *

*

(30). — Westphalen, Brasil e Balhana, *op. cit.*, pág. 41.

INTERVENÇÕES.

Da Profa. *Helga Pico'lo* (Faculdade de Filosofia da UFRGS).

Diz que leu com muita atenção e cumprimenta o Autor pelo trabalho apresentado. Solicita, em seguida, os seguintes esclarecimentos, tendo em vista que o Autor fala na pág. 2 da "... Revolução Federalista em 1893...". "Nos últimos meses da Monarquia, o governo imperial, cômico dessa deficiência estratégica...".

Parece-lhe, pelo texto, que a deficiência estratégica seria a causa mais significativa da construção.

Pergunta, pois:

1). — No decreto da concessão isso fica claro? Ou referia-se a outros objetivos a alcançar?

2). — Se o decreto nada revela nesse sentido, há outras fontes oficiais que o atestam?

3). — O decreto ou outras fontes oficiais dão explicações da escolha de Santa Maria do Bom do Monte como um dos limites?

*

Da Profa. *Maria Therezia Butson* (Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras de União da Vitória).

Indaga se a *Brazil Railway Co.*, que abandonou os operários em Marcelino Ramos, contribuindo assim para o seu descontentamento, teria fornecido armas aos posseiros das quais eles se serviram na luta do Contestado?

*

Do Prof. *Ulysses Antônio Sebben* (Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de União da Vitória. PR).

Diz que todos sabem que a *Lumber* (Três Barras, Santa Catarina) foi encampada, sendo, pois, propriedade do governo.

Pergunta:

Se a atual Companhia lá existente, a REGESA, tem alguma ligação com a antiga proprietária daquelas terras?

* * *

RESPOSTAS DO PROFESSOR RUY CHRISTOVAM
WACHOWICZ.

Inicialmente agradece as intervenções feitas ao seu trabalho e em seguida passa a respondê-las.

À Profa. *Helga Picolo*.

Disse que não havia dúvida que o motivo básico para a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande foi o estratégico, porém o decreto da concessão não se refere a essa problemática, pois dados referentes à segurança nacional, como no caso, não costumam ser revelados em documentos oficiais desse tipo. Esclarece ainda que quanto à vantagem estratégica da referida estrada foi amplamente debatida pelos parlamentares e pela imprensa da época. Quanto à razão de a cidade de Santa Maria da Bôca do Monte ser escolhida para a ligação do sistema ferroviário gaúcho com a referida estrada, deve-se ao fato desta cidade marcar então o ponto setentrional do sistema ferroviário riograndense e nada mais lógico seria utilizá-lo como elemento de ligação com a nova estrada.

*

À Profa. *Maria Therezia Butzen*.

Responde dizendo que a *Brazil Railway Company* não distribuiu e nem armou os posseiros da região, pois neste caso estaria armando os seus próprios inimigos. A razão dos chamados “fanáticos do contestado” possuírem eficientes armas estrangeiras deve-se ao fato do auxílio que recebiam de alguns fazendeiros interessados no sucesso do levante, bem como às armas tomadas pelos mesmos das expedições policiais e do exército enviadas para exterminá-los. Como o Brasil não fabricava então as suas próprias armas, é óbvio que as mesmas seriam de origem estrangeira.

*

Ao Prof. *Ulysses Antônio Sebben*.

Esclareceu que a Companhia RIGESA que atualmente atua na referida região, cumprindo um grande plano de reflorestamento, nada tem a ver com a *Lumber Company*, que outrora explorou as riquezas florestais da região.

UM ASPECTO DAS RELAÇÕES ARTÍSTICAS NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XV (*).

WALTER ZANINI.

Professor de História da Arte da Faculdade de Filosofia,
Ciências e Letras e Diretor do Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo.

Reflexo da dinâmica social de seu tempo, as contínuas deslocamentos de artistas no século XV, são um dos fatores profundos da proliferação de centros atualizados com os princípios da *ars nova*. As mais variadas razões originavam esse costume itinerante, que contribuiu para uma das características sociológicas essenciais da atividade artística da primeira Renascença: a elevação profissional de quem a exerce, cada vez mais autorizado a assumir uma posição intelectual ao nível dos humanistas. Desde o envio de artistas a outras províncias e países, hábito que assegura o prestígio da cidade e do governante em condições de o fazer, até a pura e simples procura de mercado de trabalho, as infra-motivações no atendimento de encargos suscitados pela Igreja e o mecenatismo burguês ou principesco apresentam, com efeito, toda a sorte de nuances. São ainda fatos comuns as viagens de formação e/ou de busca de conhecimento. O estudo dessas questões, pelas quais a História da Arte demonstra um empenho crescente, tem lançado uma luz nova na compreensão dos componentes da estética visual da época, com suas fortes peculiaridades mas também com suas analogias, em parte explicáveis pela imensa e seguida troca de idéias e soluções efetuadas pelos próprios indivíduos, decididos a ganhar a estrada e/ou os mares.

Na cosmopolita Ferrara da segunda metade do século XV podemos situar notável exemplo de um núcleo que inicialmente na absoluta dependência da contribuição de mestres visitantes e necessitando da cata à distância de estímulos criadores, sabe elevar-se de

(*) . — Comunicação apresentada na 2ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 2 de setembro de 1969 (Nota da Redação).

uma posição inexpressiva, afirmar-se pelo tirocínio da absorção que o revela à sua própria idiossincrasia poética e projetar-se a seguir pela capacidade de realizar uma arte de exportação.

Confrontada com as cidades vizinhas — Bolonha, por exemp'lo, ou Rimini — era por demais obscura a situação das artes na áustera urbe do Pó na primeira metade do século, embora a densidade cultural que o meio adquirira em outras áreas, sobretudo desde a criação da Universidade “sacra e profana” em 1391, momento em que se vai buscar ao longe homens de letras, gramáticos, juristas, médicos, teólogos, etc. Quase tudo o que resta da pintura da época, marcada a partir da Casa Romei (iniciada em 1442), pela presença de elementos da Renascença sobrepostos ao sofisticado estilo “gótico internacional”, indica a procedência estrangeira (1).

Se com a vinda do veronês Pisanello (desde 1432 ligado por amizade ao príncipe Lionello d'Este) e do veneziano Jacopo Bellini (cujo *Livro de desenhos*, documentando aspectos da vida ferraresa data de 1445), começavam a se efetivar relações da refinada côrte dos Este com artistas de maior renome (2), é sòmente com a vinda de Piero Della Francesca, em 1449 (3), que os pintores locais podem dar o passo decisivo ao encôntro dos métodos renascentistas. Piero fôra ali levado em 1449 por Borso d'Este, quando de sua longa viagem de trabalho através de alguns centros regionais (Urbino, Rimini, etc.). Essa atividade volante do excepcional artista (de efeitos imediatos e fundamentais) enquadra-se na antiga tradição dos artistas toscanos que, desde Giotto, no século anterior, divulgavam sua linguagem de rigoroso equilíbrio conceptual pelas fechadas comunas italianas. E' básica a influência exercida pela sua obra de raízes matemáticas na pintura ferraresa, particularmente em Bono, Galasso e na notável tríade composta por Cósimo Tura (1430-1495), Francesco del Cossa (1435-1478) é Ercole de Roberti (c. 1450-1496), todos artistas de estranha sensibilidade (4).

(1). — Ver D. Zaccarini, *Casa Romei e la vita ferrarese nel secolo XV*, Ferrara, s/d, e A. Neppi, *Osmo Tura*, Milão, 1952, p. 20-21. Para uma bibliografia ampla sôbre esta comunicação, que procura enfatizar o problema das viagens dos artistas e suas conseqüências, ver a tese do autor: *La peinture a Ferrara et ses rapports avec les écoles du XV siècle*, Paris, 1961 (parcialmente publicada).

(2). — Cf. carta de Lionello d'Este a Meliadusa d'Este, transcrita por G. F. Hill, in *Pisanello*, Nova York, 1911, p. 51-52; A. Venturi, *I primordi del Rinascimento artistico a Ferrara* in “*Rivista Storica Italiana*”, 1881, p. 604; *Dessins de Jacopo Bellini au Louvre et au British Museum*, com “Notas preliminares” de V. Goloubew, Bruxelas I e II, 1908-12.

(3). — G. Vasari, *Le Vite*, ed. Milanesi, 1906, vol. II, págs. 491-492.

(4). — Sôbre os artistas de Ferrara, embora os vários livros e artigos anteriores e posteriores, permanece como fundamental a obra de R. Longhi, *Officina Ferrarese*, Roma, 1934 (2ª ed. com “Amplamenti” (1940) e “Nuovi Amplamenti”, Florença, (1955).

Não se poderia dizer o mesmo da passagem bastante breve de outro destacado pintor da época, o flamengo Roger van der Weyden, que, em sua viagem de devoto a Roma, no “ano santo” de 1450, com certeza se detivera em Ferrara (5). Em apôio desta tese, entretanto muito discutida, dispomos da afirmação do humanista Bartolomeo Facio no contexto de sua nota biográfica de Gentile da Fabriano, segundo a qual o mestre flamengo viajara naquele ano à Itália. Para Panofsky (6) a viagem teria ocorrido entre meados de julho e fins de setembro, ao passo que Kantorowicz, apoiado em certos registros de contas sobre um quadro que representa Francesco d’Este — filho ilegítimo de Niccolò d’Este enviado à corte de Borgonha em 1444 — nega a presença de Roger na península (7). Todavia, a amizade que ligava os Este ao grande artista, o testemunho de Facio e as indiscutíveis influências italianas em Weyden são argumentos muito convincentes para que não se dê crédito a sua deslocação temporária para o sul. Segundo Panofsky o peregrino utilizara a rota direta Bolonha-Florença-Roma. Mas tudo é a favor de uma sua excursão rápida, de Bolonha a Ferrara, cidades situadas a poucos quilômetros de distância. O caráter ao mesmo tempo misterioso e excêntrico, não raro desumano de Tura e seus colegas, sem dúvida forma um contraste muito grande com o humanismo inclinado a sentimentos afáveis do sucessor de Campin. Mas a ressonância de seu grafismo nervoso e em particular sua concepção facial são de toda evidência nas obras dos diversos pintores que outrora provavelmente decoravam o *studio* da casa de vilegiatura em Belfiore (onde estava exposto um tríptico de Weyden), ou ainda em certas representações de Tura como a *madona* de Academia de Veneza e a luneta do Museu do Louvre. Outros traços peculiares de Roger e da arte das Flandres — como o naturalismo descritivo resultante da aperfeiçoada técnica da pintura a óleo, incidem claramente no paisagismo ferrarês que conserva, porém, um inóspito caráter, reflexo da desolada região palustre em que se situava a cidade. Acresça-se que à sombra de van der Weyden não poucos artesãos e artistas flamengos, fixados em Ferrara, dos quais vários dedicados à tapeçaria, colaboraram para a formação da visualidade local (8).

(5). — Ver A. von Wurzbach, “Niederlandisches Künstler-Lexicon”, II, Viena e Leipzig. 1910, pág. 875.

(6). — E. Panofsky, *Early Netherlandish Painting*, Cambridge (Massachusetts). 1953, págs. 272-3 e págs. 467.

(7). — E. Kantorowicz, *The Este Portrait by Roger van der Weyden*, in “Journal of the Warburg and Courtauld Institutes”, vol. III (1939-40), p. 165-180.

(8). — W. Zanini, *Les Tapisseries franco-flamands à la cour des Este*, in “Vasari”, 1967.

À lista dêsses artistas, que traziam uma contribuição decisiva ao florescimento da pintura local, poderíamos acrescentar outros, entre o fim da década de '40 e os anos '50, como o dificilmente recuperável Alfonso de Espanha (cuja remuneração em Ferrara era maior que a auferida pelo próprio van der Weyden) (9), o sienês Maccagnino (Angelus Senensis), bastante influenciado por Piero (10), e o arcaizante Miguel Panônio — destacado, senão o principal pintor magiar da época, um dos nomes que aparecem quando estudamos as intensas relações mantidas no decorrer de numerosas viagens no plano humanístico e artístico, entre os príncipes Este e a corte de Matias Corvino (11).

Às assimilações *in situ* de Piero e van der Weyden, somam-se, na afirmação local, às aquisições feitas à distância. Pádua, que emergia aos poucos, na primeira metade do século, de uma situação muito medíocre para tornar-se a sede do desenvolvimento renascentista da alta Itália, assegurara-se da presença do escultor Donatello durante quase um decênio (1443-1452) e ali se detiveram outros florentinos como Filippo Lippi (a partir de 1434) e Paolo Uccello (1445). Em data anterior, muitos outros artistas dessa origem haviam partido para o norte, como Masolino da Panicale e Dello Delli. Ao lado da emulação possibilitada pela presença dessas personalidades, um outro fator do desenvolvimento da situação paduana está no papel representado pelo *impresario*, colecionador, viajante e pintor Francesco Squarcione que já nos anos '20 montara um próspero *ateliê* freqüentado por mais de uma centena de jovens procedentes de várias províncias. No ambiente extravagante dêsse *ateliê* remanejou-se o racionalismo toscano através de achados inesperados entre os polos de imaginativas soluções maneirísticas e uma arqueologia excêntrica. Essa atmosfera *sui generis* de trabalho e ensino, de onde emerge destacadamente Andrea Mantegna, repercutiu em todos os muitos artistas que então tomavam a prestigiosa rota de Pádua, como aquela capaz de abrir melhores perspectivas à sua carreira.

“Tudo o que acontece entre Pádua, Ferrara e Veneza entre os anos '50 e '70” — afirma Longhi — “das loucuras mais ferozes de Tura e de Crivelli, à dolorosa elegância do jovem Bellini, à apa-

(9) . — A. Venturi, *North Italian Paintings of the Quattrocento*, Emilia-Florença-Paris, 1931, p. 29.

(10) . — H. Beenken, *Angelo del Maccagnino und das studio von Belfiore*, in “Jahrbuch der Preussischen Kunstsammlungen”, Berlin, 1940, p. 147-162.

(11) . — Ver G. Gruyer, *L' Art Ferrarais à l'époque des Princes d'Este*, Paris, 1897, vol. II, p. 37-38; A. Venturi, *I Quadri di Scuola Italiana nella Galleria Nazionale di Budapest*, in “Archivio Storico dell'Arte, V-VIII (1900), pág. 185 e segs; Helena Berkowitz, *Ferrara e il Rinascimento Ungherese*, Budapest, 1941.

rentemente rigorosa gramática mantaguesca — teve a sua origem na brigada de vagabundos desesperados que passou naquêlo vintênio pelo studio de Squarcione” (12).

Uma fração substancial da linguagem muito original de Tura deriva dêsse meio em que se educou entre c. 1453-1456. Ali então se completava o ciclo de afrescos da capela Ovetari, na igreja dos Ermitões (1449-1457), destruída em 1944, obra de primordial e ponto de referência obrigatório para os rumos da “romântica” Renascença do norte. A arte de Tura, resultado de uma série de assimilações sensíveis e inteligentes de Pisanello, Piero della Francesca, Roger van der Weyden, Donatello, Andrea del Castagno, Mantegna e o *ateliê* de Squarcione, não deixa de ser basicamente irreduzível. De um humanismo captado numa cidade menos avançada que Pádua, sua dimensão anímica apóia-se em simbolismos de desconcertante enigmatismo e em barroquismos decorativos

“quase comparáveis àquêles das orgulhosas babeis dos medos e da Pérsia” (13).

Um exemplo eloqüente do universo turesco é a imagem ao mesmo tempo hermética e demoníaca da “Primavera” da National Gallery (Londres) (1458-1463). A instauração visionária de Tura, servindo-se de formas duras e metálicas e de cores frias e reluzentes como esmalte, repassa-se da ambiência supersticiosa da velha cidade medieval em que nasceu, diante de cujos muros, como afirma um escritor,

“anjo e demônio devem ter travado um combate igual para dividir-se as almas...” (14).

De seu colega e discípulo Francesco del Cossa, podemos falar como um temperamento mais controlado e taciturno, próximo do espírito contemplativo e transcendente de Piero. Os afrescos de Março, Abril e Maio (êste último parcialmente), na parede setentrional do “Salão dos Meses” do Palácio Schifanoia, como os retábulos de Bolonha, alinham-se entre suas obras mais conhecidas, permitindo uma compreensão de seu estilo lúcido de grande vigor formal, convincente pelo desenho preciso e escultural, tanto quanto pela diafaneidade da

(12) . — R. Longhi, “Vita Artistica”, n° I (1928), p. 138-9. Ver também de G. Fiocco, *ibid.*, págs. 144-148 e *L'Arte di Andrea Mantegna*, Bolonha, 1927, págs. 134 (2° ed. Veneza, 1959, p. 59-72).

(13) . — B. Berenson, *Les Peintres de la Renaissance* (trad. de L. Gillet), Paris, 1935.

(14) . — S. Ortolani, *Cosmè Tura, Francesco del Cossa, Ercole de'Roberti*, Milão, 1941.

côr. O conjunto monumental da Schifanoia (orientado certamente por Tura), onde colaboraram além de Cossa, o jovem Ercole de' Roberti e outros artistas de envergadura menor, constitui um exemplo único no gênero na pintura mural da Renascença e sua grande repercussão motivou inúmeras viagens não somente de artistas mas também de estudiosos de astrologia e curiosos de um modo geral. Ao bonachão Borso d'Este, interessado em demonstrar e perpetuar as boas ações de seu governo, coubera a idéia de realizá-lo numa *delizia* urbana da corte. Fôra concebido como um calendário gigantesco em que, numa síntese dialética admirável, os temas realistas relatando os atos do príncipe, a existência diária do povo e dos nobres, se articulam a representações mitológicas, correspondentes aos meses do ano e a 36 signos-figuras zodiacais de afastada origem egípcia. Dessa obra incomum, participa, como registramos, Ercole de' Roberti que, embora dependente de Tura e Cossa, na sua formação, afirma-se através de uma própria *terribilità* na pesquisa da sensação física e espiritual dos movimentos assim como na pesquisa espacial, de qualidades pré-impressionistas. E' êle o terceiro grande artista da "oficina". O "mês de Setembro" de Schifanoia, uma obra da juventude, revela desde logo tôda a amplitude de seu gênio agressivo, dedicado ao registro de uma humanidade, depois reafirmada numa longa série de quadros e afrescos.

Com três valores de nível internacional e uma série de outros de média excelente, a exemplo de *Vicino*, Baldassare d'Este, do anônimo autor da Madona do Museu de Edimburgo e miniaturistas como Giorgio Tedesco, Guglielmo Giral di (dal Magro), Ferrara soubera impor-se como um dos centros vitais da pintura da Itália e do Ocidente, embora isso não acontecesse senão por um período dos mais efêmeros. Certamente, nenhuma outra confraria contemporânea fôra tão longe na "maneira seca, dura e cortante" (segundo a crítica de Vasari) (15). Não compartilhando do interêsse histórico de Mantegna, nem do racionalismo *stricto sensu* dos florentinos, nem ainda do epicurismo veneziano, impondo-se por uma eidética autêntica e original entre o expressionismo mais crispado e uma surrealidade imponderável — a arte ferraresa mudara-se de órbita entre c. 1455 e c. 1480-1485 (anos de seu fastígio) passando de uma posição tributária para aquela de uma invejável situação influente, observável em artistas venezianos de *terra ferma*, da Emília, Romanha, Marcas, Lombardia assim como de Florença, Siena, Pérúgia e outras cidades da Itália central e meridional e ainda de países germânicos, da Espanha e Hungria. Para que êsse fenômeno ocorresse, não apenas dê-

(15). — G. Vasari, *op. e loc. cit.*

tes países e províncias chegavam à cidade dos Este artistas que na sua obra traem induções caracterizáveis e por vêzes mesmo uma assimilação completa da imaginária ali formulada mas, de seu lado, os “gênios de coração sêco” de Ferrara também se mostravam pouco sedentários e levavam para longe a marca de sua peculiar e dura visão do mundo, sem que isto signifique que não tirassem proveito dos complexos contactos estabelecidos.

Em relação à contígua Bolonha, a velha situação de inferioridade de Ferrara era inteiramente desfeita. São artistas ali radicados — Cossa, descontente com os magros salários pagos por Borso d’Este em Schifanoia e Roberti, o discípulo solidário — que enriquecem o quadro de vida da côrte de Bentivoglio II. Ambos deixaram em Bolonha obras capitais como o políptico Griffoni (1473 e s.), a *pala* de São Lázaro (1480) e a decoração da desaparecida Capela Garganelli (1485), à qual Miguel-Ângelo se refere como *una mezza Roma di bontà* (16). Anteriormente a êles, fôra um ferrarês, Galasso, autor de *molte eccellenti cose* (17) e em quem ressoa decisivamente a obra de Piero, o introdutor da linguagem da Renascença na cidade.

Os reflexos dessa presença se fazem sentir no plasticismo vigoroso do escultor de origem dalmática Niccolò dell’Arca (1435-1494), inicialmente educado na Apúlia e em Nápoles (onde se aproveitara dos contactos com o espanhol Sagrera) e que levando longe sua índole itinerante excursionara até a Borgonha (18). Em particular, os estímulos recebidos de Roberti são evidentes em sua célebre *Pietà* da igreja de Santa Maria da Vida. Em outros artistas locais o desenvolvimento estilístico não se poderia explicar sem considerar a arte de Ferrara a exemplo do que ocorre com Pelósio (pintor nascido em Murano porém muito ativo na região emiliana), o eclético Bartolomeo Bonascia e os dois mestres da *tarsia*, em Modena, os irmãos Lendinara, cujos trabalhos eram solicitados também em Ferrara, Parma e Réggio. Nessas cidades e ainda na ampla área provincial romanhol, visitada por Piero e pelo teórico e arquiteto Leon Batista Alberti é incontestável em não raros pintores a *forma mentis* ferrarese que aparece incisivamente numa primeira fase de Melozzo da Forlì, artista importante que soube retribuir influências (19).

(16). — P. Lamo, in “Graticola di Bologna”, 1560, publ. in Bolonha 1844, pág. 51.

(17). — P. Agostini Superbi, *L’Apparato Degli Huomini Illustri della Città di Ferrara*, Ferrara, 1620, pág. 121.

(18). — A. Venturi, in *Storia dell’Arte Italiana*, Milão, 1914, vol. VI, pág. 763 e s., foi o primeiro a examinar a influência da arte borgonhesa em Niccolò dell’Arca.

(19). — C. Gamba, *Ercole da Ferrara*, in “Esposizione della Pittura Ferrarese”, Março, 1933, II, pág. 3 e G.C. Argan, *De Van Eyck a Botticelli*, Genebra, 1949, págs. 200-201.

A íntima e durável amizade que une os Sforza e os Este — famílias que praticam uma verdadeira política de alianças matrimoniais nos últimos 30 anos do século é uma causa determinante do assíduo intercâmbio artístico entre as duas províncias, assinalado pelo número e a importância das encomendas assim como pelas viagens incessantes de pintores, iluminadores, etc. Num país, onde por vezes as cidades não tem relações entre si e em que durante muito tempo se conserva zelosamente o caráter cultural da comuna, as trocas artísticas entre essas duas regiões setentrionais permanecem como um dos exemplos eloqüentes de integração cultural da época (20).

Não é nossa intenção esmiuçar aqui essas conotações, até há pouco escassamente estudadas. As pesquisas sobre os escultores Mantegazza, o pintor Bramante, entre outros, todavia, dependem de um *approach* com os artistas de Ferrara. Esta intercomunicação entre os dois centros tem, na figura de Baldassare d'Este (virtuoso do retrato, que realiza constantes estadas nas duas côrtes), um de seus principais agentes. *Half milanese half ferrarese*, como afirma Cook, possui um ácido caráter ferrarês abrandado pela freqüentação do meio lombardo (21). A nosso ver, Baldassare não deve ser confundido com *Vicino da Ferrara* — suposição de Longhi — pintor de espírito muito mais acerbo como o demonstra a "Crucifixão" do Museu de Artes Decorativas de Paris (22). Entre os eventos principais dessa interação emiliano-lombarda não se poderia negligenciar a visita de Tura a Bréscia em 1469. De Cremona, politicamente reivindicada pelas potências, veneziana e lombarda, porém centro artístico dominado por Ferrara, afluem a Milão estímulos vários. Antônio da Cicognara, que podemos considerar como um valor de segundo plano da escola ferrarese, é de origem cremonesa, como o são numerosos outros pintores, a exemplo de Gerolamo da Cremona e Antônio della Corna em quem são notórios os influxos da grande escola a par de outros, essencialmente dos paduanos. Outras influências, advindas da Emília, percorrida laboriosamente pelos Lendinara, são de anotar. Recordemos um *cassone* por eles decorado em 1457 e enviado por Borso a Galeazzo, exemplo de uma correspondência possível entre os

(20) . — Ver particularmente, *Relazioni artistiche tra le corti di Milano e Ferrara nel secolo XV*, in "Archivio Storico Lombardo", série II, Milão, 1885, págs. 225-280; C.L. Ragghianti, *Studi sulla pittura lombarda del Quattrocento*, in "La Critica d'Arte", XXX (1949), págs. 298-299 e nota n° 29; *Catálogo da Exposição da Arte Lombarda*, Milão, 1958, págs. 129-130; W. Zanini *La diffusion de la peinture ferraraise en Lombardie dans la seconde moitié du XVe siècle*, Maio-Junho, 1967, págs. 307-318.

(21) . — H. Cook, *Baldassare d'Este*, in "The Burlington Magazine", XIX (1911), pág. 233; A. Venturi, *Storia*, VII, III, pág. 723.

(22) . — R. Longhi, 1955, págs. 50-51, questão retomada in "Amplamenti", pág. 138 e "Nuovi Amplamenti", págs. 182-184.

dois marcheteiros e o meio dos Sforza. Ainda de se referir é o movimento dos gravadores nos últimos anos do século, entre Ferrara, Pavia e Milão que, paralelamente à penetração da gravura de Mantegna, ajuda a explicar a presença ferraresa no noroeste da Itália. Um modelo essencial nesta conotação inter-provincial é a reprodução no metal de um desenho de Bramante com indícios evidentes da morfologia de Mantegna e Melozzo no tipo de ilusionismo da perspectiva e de Roberti na gesticulação dinâmica da figura (23). Nos vitrais de Niccolò da Varallo para a catedral de Milão reside outro testemunho das influências aqui em foco, e mais ainda se poderia dizer da miniatura, indispensável para o conhecimento profundo dessas relações (24).

Os *ateliês* lombardos há tempos pouco reconhecidos no período anterior à chegada de Leonardo da Vinci (1482), certamente devido à ausência de um caráter menos referencial embora não isento de vitalidade, tem em Foppa um pintor de elevado índice criativo. Capaz de uma expressão naturalística simples e direta, este artista fleugmático acumula com grande discernimento influências toscanas e paduanas assim como franco-flamengas e posteriormente de Leonardo, para impor-se pelo seu “humanismo doméstico” (25). O contraste chega a ser considerável entre a figuração tranqüila de Foppa e a corrente pré-leonardesca, empenhada numa formulação dramatizada onde se incluem Niccolò da Varallo e os Mantegazza. Dentre eles é necessário registrar os pintores de Treviglio, Bernardo da Butinone e Bernardo Zenale, ambos estreitamente associados à morfologia de Tura e outros artistas ferrareses (como também a Mantegna, Foppa, Bramante, etc.), influências que se explicariam não apenas pela disseminação da pintura e da gravura de Ferrara na região mas pela própria formação realizada seja em Pádua, seja em terra emiliana. A irradiação que aqui estudamos dirige-se também para as regiões limítrofes do Piemonte, como a Valsésia: em Varallo, os afrescos da Capela das Graças e a de n.º 45 do Santuário do Monte Sacro, acusam na sua iconografia o *pathos* inconfundível de Tura.

As vinculações de Ferrara e Pádua, que haviam sido principalmente no sentido de absorção pela primeira dos princípios renascentistas implantados e desenvolvidos nesta última, se haviam modificado depois da partida de Mantegna em 1460 para a corte dos Gonzaga em Mântua.

(23) . — P. Rotondi, *Contributi Urbinati al Bramante pittore* in “Emporium”, Março, 1951, págs. 109-129.

(24) . — V. H. Monneret de Villard, *Le Vetrare del Duomo di Milano*, Milão, 1918; G. Marchini, *Le Vetrare Italiane*, Milão, 1956; cf. Catálogo de 1958, cit.; G.C. Sciolla, *Niccolò da Varallo*, in “Critica d'Arte”, fasc. 78, Abril, 1966.

(25) . — Cf. Fernanda Wittgens, *Vicenzo Foppa*, Milão, 1948, pág. 35 e segs.

Enfraquecida, Pádua contaria a partir de então com artistas de menor projeção, embora por vêzes capazes de iniciativa — como Bernardo da Parentino — os quais dão uma certa continuidade ao prestígio do meio local, todavia incapaz de manter a anterior situação de liderança. Parentino, em cuja obra conflui uma série de influências entrecruzadas já foi considerado como o “primeiro e maior artista da região extremo-norte” oriental da península italiana (26). Próximo de Mantegna, sem que todavia a assimilação ultrapasse os esquemas formais exteriores, afim ao bolonhês Marco Zoppo, ao dálmata Schiavone, identificado às experiências venezianas, mas também inclinado a receber elementos formais lombardos, êste artista do grotesco e do bizarro, não deixa de ser atingido pelo *virus* dos acerados ferrareses, cuja cultura passava a afluir numa cidade onde decênios antes seus artistas iam buscar elementos básicos para sua formação.

E’ sobretudo através de Veneza, cidade cujas perseverantes tradições bizantinas a tornam pouco disposta a aceitar as inovações renascentistas e cuja situação insular no Adriático a impelem naturalmente para o intercâmbio com o mundo do leste, que, em certa medida, se explica a penetração de elementos orientalizantes na arte ferraresa (27). Um colecionador de *anticaglie*, como o cardeal Pietro Barbo (papa em 1464), possuía um acervo de objetos do Oriente em sua residência veneziana (inventariado em 1457) e outros *amateurs* certamente existiam na cidade. Desde os tempos da rainha Matilde era freqüente a presença dos Este na Sereníssima, os quais dali importavam artefatos de vidro, além de perfumes e outros produtos de longínquas procedências. No mercado da cidade lagunar, os pintores da região mais ao sul iam por sua vez procurar o azul ultramarino e vernizes de boa qualidade. Além de Veneza, certamente também através de Ancona estabelecia-se o comércio entre os artistas ferrareses e o Oriente.

Do mesmo modo que Veneza e as cidades de terra firme em sua possessão eram não raro percorridas pelos artistas da província dos Este, que ali deixavam até vestígios de afeição (Tura, em seu testamento de 1471, lembra-se dos indigentes da cidade, o que pode ser uma prova de que ali tenha habitado) (28), também vênets e venezianos mantiveram longa tradição de presença em Ferrara. Já nos referimos a Pisanello e Jacopo Bellini que nada mais faziam do que renovar contactos muito antigos com a cidade meridional. No

(26) . — R. Marini, *Mostra di Pittori Istriani*, in “Arte Veneta”, 1950, pág. 136.

(27) . — A. Venturi, *North Italian Painting of the Quattrocento*, Emilia-Florença-Paris, 1931, pág. 7.

(28) . — Ver C. Padovani, *La Critica d'Arte Ferrarese*, Rovigo, 1954, pág. 303.

século XV eram um fato comum a chegada de veroneses, vicentinos, paduanos, etc. Matteo da Pasti, o autor da célebre medalha do templo malatestiano, por três vezes empreendera a viagem a chamado dos Este. Pequenos mestres veroneses como Francesco della Biava e Domênico Gherardo da Vincenza, Tito Lívio da Pádua, etc., ocuparam-se entre 1470-1480 de inúmeros trabalhos de arte aplicada em Ferrara.

Uma confrontação entre vários e importantes pintores venezianos das novas gerações, como Bartolomeo Vivarini e seus contemporâneos ferrareses, apresenta por vezes pontos específicos comuns embora ambos os lados guardem ciosamente sua irredutibilidade criativa. Um paralelo dos mais elucidativos, para demonstrar que as linhas de força que caracterizam as escolas do Quattrocento deixam em aberto toda sorte de iniciativas individuais, é aquele que se pode fazer entre Carlo Crivelli e Cósimo Tura. No aspecto semântico da utilização dos elementos decorativos, sobretudo, o antagonismo se manifesta agudamente: enquanto o arcaizante pintor de Murano é um obsessionado do *décor* como *décor* — o que usualmente contradiz seus propósitos dramáticos — Tura e seus colegas exploram-no não como um elemento de prazer visual mas como uma semiótica críptica capaz de suscitar fértil gama de interpretações na mente do espectador.

Nestas breves referências, tomando por base a cultura artística ferraresa da I Renascença, iríamos ao encontro inevitável de outros nós de influências e afinidades quer dirigindo a atenção para o sul dos Apeninos, quer para o norte dos Alpes ou outro lado do Tirreno. Naquela primeira direção nos envolveríamos nos complexos problemas do autor dos “quadros Barberini”, a cuja personalidade cifrada há 85 anos se vem dedicando constantes pesquisas, e ainda nos teríamos a preocupar com o eixo de comunicação existente entre Ferrara e Siena e sobretudo com uma série de comparações pivotando em torno de pintores toscanos posteriores à primeira grande geração — Botticelli e Signorelli, por exemplo — que acusam hábitos mentais oriundos das cidades do norte diante das quais a situação de superioridade de seus antecessores fôra sempre incontestável. Nosso problema desloca-se mesmo até mais ao sul e ganha colorido especial em Nápoles, onde as incidências dos artistas setentrionais certamente se fazem sentir num meio de preponderantes acentos flamengo-espanhóis, como consequência da política de aproximação cultural empreendida por Eleonora de Aragão.

As conexões com os países germânicos setentrionais incluem no plano da crônica largamente conhecida as viagens norte-sul e sul-norte, respectivamente, realizadas por Dürer e Jacopo de' Barbari

(Welch Jacob), que trabalhou para o imperador Maximiliano. Mas é muito significativa na história dessas relações, a fixação de inúmeros artistas alemães em Pádua, Verona, Ferrara, Treviso, Bérnago, Bolonha e Veneza — sobretudo nos últimos decênios do século, quando se desgasta o longo período de influência da arte flamenga e borgonesa na pintura transalpina.

A um dos principais mestres da iluminura em Ferrara é dado o nome de sua origem: Giorgio Tedesco. Em Pádua, modestos artistas nórdicos inscreveram-se no *ateliê* de Squarcione e seu inato sentido expressionista colaborou sem dúvida para o tipo de percepção local. Da atividade do vitralista Jacopo Griesinger da Ulma em Bolonha não deixaram de se beneficiar artistas como Cossa e Roberti. No trabalho conjunto de Giovanni d'Alemagna e Antônio Vivarini em Veneza e Pádua, acha-se, porém, um exemplo maior de perfeita identificação entre dois pintores de origem muito diversa.

O estudo comparativo entre a arte desses países conduz sem dúvida a resultados distanciados daqueles produzidos pelo espírito de sistema apoiado em antagonismos raciais, por muito tempo vigente na História da Arte. Os aspectos áusteros e/ou excêntricos das invenções peduanas, a áspera morfologia ferrareza a serviço de fascinantes montagens emblemáticas, como as liberdades formais a que se permitia Liberais da Verona, no terreno de uma virulência exacerbada, provam que o *eon* expressionista não estava fora de seu elemento na península (29).

Devido à proximidade geográfica, as relações artísticas e culturais entre a Áustria e a Itália — de um passado que remonta ao Império — precederam logicamente as conotações em referência. É aqui que surge o nome de Michael Pacher, o principal pintor e escultor tirolês do período e o primeiro a compreender e a assimilar todas as possibilidades da forma tectônica e do espaço ordenado da Renascença sem que essa aculturação resultasse em sacrifício de seu *pathos* nórdico essencialmente analítico e decorativo. Não renunciando a certos elementos autográficos vitais, próprios de seu meio, Pacher é um artista internacional onde se adaptam criticamente métodos originais de estrutura definidos inicialmente na Capela Ovetari, em Pádua, e a seguir em Schifanoia e na Capela Portinari em Milão. Outros artistas dessa nacionalidade como o irmão de Michael, Friedrich Pacher e o Mestre de São Corbiniano, podem ser avizinados das escolas italianas (30).

(29) . — R. Longhi, *Arte Italiana e Arte Tedesca*, Florença, 1941 e *Un Apice expressionistico di Liberale da Verona*, in "Paragone", 1955, págs. 3-4.

(30) . — Ver, entre outros autores, R. Stlassny, *Michael Pachers Saint Wolfgang Altar*, Viena, 1919, págs. 163 e 169.

Na Espanha também assistimos no século XV à passagem de um período em que seus pintores sofrem preponderantes efeitos da arte flamenga para aquêle de acentuadas influências italianas. Esta penetração renascentista se fizera, inicialmente a partir de Valência, onde se constata a penetração de elementos figurativos derivados sobretudo de Pádua e Ferrara. Abordando estas assimilações deve-se ressaltar todavia a originalidade dos primitivos espanhóis do século XV, assimilada sobretudo por um expressionismo exacerbado e o gôsto da policromia a mais exuberante. Diversos pintores ibéricos entram nesta ordem de problemas internacionais como Rodrigo d'Osona e os mais importantes, Barmejo e Gallego. Mas Pedro Berruguete, em quem a pintura espanhola do Quatrocentos encontra a

“primeira personificação realizada de nossa arte nacional e o verdadeiro precursor dos Ribera e dos Zurbaran” (31)

é um nome de primeira ordem a evocar nas relações em causa. Fôra êle o substituto do flamengo Justo de Gand na execução dos “homens ilustres” do estúdio de Federico de Montefeltro na cidade de Urbino, em 1477, certamente devido à sua sólida formação, influenciada pela arte flamenga, adquirida no meio castelhano, e aprimorada talvez quando de uma sua estada no meio aragonês de Nápoles. No estudo dêste artista, a quem se confiam obras de grande responsabilidade, quando de seu retôrno à Espanha (1482-1483), são múltiplas as referências que se podem estabelecer com seus contemporâneos da Itália do Norte.

De um exame mais detido das relações aqui estabelecidas, emergiriam, certamente, resultados variáveis, indo das absorpções as mais exteriores até a amalgamação profunda, determinante de um comportamento definitivo de linguagem.

O período em que se inscreve a atividade dos artistas que foram objeto central destas referências, prolonga-se até o decênio final do século. Mas desde os anos '80, seu *kunstwollen* cedia a uma outra percepção que aos poucos se unia à insopitável corrente de âmbito nacional, caracterizada pela forma sintética e o espaço concentrado. Integrado a esta situação mental nova, dominada pela calma e a mansuetude dos sentimentos — de que Pietro Perugino e Francesco Francia são os primeiros representantes — encontramos o próprio Ercole de' Roberti da fase tardia (influenciada por Giovanni Bellini) e seu discípulo Lorenzo Costa. Em Ferrara, certos eventos sociais podem ter contribuído para a humanização de seus artistas, como a

(31) . — M. Gomez-Moreno, *Un trésor de peintures inédites du XV siècle*, in “Gazette des Beaux-Arts”, Outubro, 1908, pág. 313 (trad. de E. Bertaux).

influência do espírito religioso de Eleonora d'Este, a mulher de Ercole d'Este. Mas o problema tem uma dimensão bastante vasta e é visível em muitos núcleos regionais. A velha cidade, nesses anos, adquiria, ampliando-se, uma fisionomia urbana revolucionária, inaugurava a história do teatro clássico na Europa, impunha-se pelos músicos de sua *Cappella di corte*, dominada por Joaquim de Prés, afirmava-se em poesia por obra de Boiardo e logo de Ariosto. Mas o grande movimento de sua idiossincrasia pictórica, embora com ecos persistentes em numerosos artistas do início do século XVI, já dominados pelo classicismo, se tinha cumprido.

Na análise crítica global destes artistas que não obstante a forte individualidade que acusam constituem um grupo homogêneo — uma “oficina” como afirma Longhi — torna-se assim indispensável o enfoque de suas conotações com vários meios peninsulares e/ou mais afastados, episódio dos mais sugestivos da cultura plástica da Primeira Renascença, na iminência das grandes transformações que diluem os diferentes dialetos e impõem uma sintaxe unificada de escala nacional.

*
* *

INTERVENÇÕES.

Da Profa. *Júlia Scarano* (Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Rio Claro. SP).

Pergunta em que medida se deu a influência da arte flamenga na Itália durante a primeira Renascença.

*

Do Prof. *Miguel Schaff* (Faculdade de Filosofia de Jacarézinho. PR).

Indaga do Autor qual o seu entendimento de Renascença.

* *
*

RESPOSTAS DO PROF. WALTER ZANINI.

À Profa. *Júlia Scarano*.

Diz que no século XV a penetração flamenga nos centros italianos foi muito menos profunda e durável que a registrada nas re-

giões setentrionais e/ou na Península Ibérica. Mas o naturalismo empírico dos artistas dessa origem, célebres pelos aperfeiçoamentos introduzidos na pintura a óleo, incidem em numerosos pintores italianos — sobretudo na paisagística — sem que isso possa alterar os princípios estruturais de uma arte teòricamente mais desenvolvida.

*

Ao Prof. *Miguel Schaff*.

Afirma que produto da *ratio latina*, o Renascimento consiste em trazer uma dimensão humana a tôdas as coisas. Entretanto, não foi um movimento de sentido espiritual único, reduzido a algumas fórmulas codificadas em trados. No plano das artes, os valores que serviram de base a êste estudo demonstram aspirações que caracterizam todo um aspecto “ante-renascentista” do Renascimento se tivéssemos que entender por êste exclusivamente os resultados de uma ordenação racional do mundo exterior, analisado e representado.

ROTAS, PORTOS, COMÉRCIO E A FORMAÇÃO DO COMPLEXO AÇUCAREIRO EM PERNAMBUCO (*).

CÉLIA FREIRE A. FONSECA

Assistente da Faculdade de Filosofia da Universidade
Federal de Pernambuco.

I. — INTRODUÇÃO.

Considerações em torno do tema geral do Simpósio (Rotas, portos e comércio) em relação às economias dependentes, em especial aos complexos metrópole-colônias da época moderna, a partir do século XVI:

a). — Nota-se nos complexos econômico-sociais antigos, diferenças fundamentais em relação aos que surgiram no Novo Mundo. Os primeiros evoluíram de agrupamentos mais simples, através dos séculos, de uma fase nômade para atividades e comunidades mais ou menos permanentes e afinal localizadas, sejam de agricultura, sejam de criação, sem fases pré-determinadas, é claro, e sujeitas a variações diversas. Nesses complexos, com o passar do tempo, ao lado de unidades e organizações de atividades e economia basicamente rurais, se foram constituindo núcleos urbanos e desenvolvendo-se pouco a pouco as rotas de comércio. Em pontos estratégicos destas rotas ou em núcleos marítimos bem situados, quando a continuidade das rotas terrestres comerciais mais importantes era interrompida, localizaram-se portos para saída e entrada de produtos e mercadorias. Este foi o quadro de desenvolvimento mais ou menos geral e lógico e, dentro dele, têm-se estudado o tema proposto (Rotas, portos e comércio) na Europa ou em continentes de civilizações conhecidas desde a Antiguidade;

b). — no quadro americano, aberto ao conhecimento do Velho Mundo no século XVI e dominado por aqueles povos, pode-se dizer

(*) — Comunicação apresentada na 6ª sessão de estudos, Equipe B, no dia 5 de setembro de 1969 (Nota da Redação).

que o estudo tem de ser feito de maneira inversa. Em outros termos, temos de considerar, em primeiro lugar, o quadro exterior, isto é, as necessidades de expansão econômica e social da Europa nos albores dos tempos modernos, pois estas comandam a colonização das novas áreas, de fora para dentro, e dessa circunstância, constante, permanente, resultam características diversas no despon-tar e no desenvolvimento da ocupação, do aproveitamento e da eco-nomia das novas regiões, sem falar nas suas implicações sócio-cul-turais. Assim, a procura dos ancoradouros surge antes das povoa-ções e, estabelecido o núcleo inicial, êste se mantém permanente-mente em relação com o pôrto, como um cordão umbilical que não pode ser dispensado após o nascimento da vila, antes e depois de serem lançadas suas bases econômicas. Tal situação se manteve porque a povoação criada permanece fundamentalmente ligada a metrópole que promoveu o seu estabelecimento, e deverá atender aos interesses da mesma, funcionando como núcleo comple-mentar e dependente das necessidades e interesses da mesma. Inte-rêsses, por sua vez, ligados ao comércio e à demanda dos mercados europeus (e, depois, da economia ocidental em geral) característicos de uma economia colonial e da crescente expansão capitalista eu-ropéia e mundial, por séculos.

Para êsse quadro geral chamou a atenção dos estudiosos, entre outros, Paul Leroy-Beaulieu em *De la colonisation chez les peuples modernes*, com sua clássica classificação de colônias de povoamento e colônias de exploração ou plantação, bem como, George Hardy em suas várias obras sobre colonialismo e, no Brasil, seguindo a clas-sificação de Leroy-Beaulieu, o historiador Caio Prado Júnior (1). São classificações que, até hoje, têm sido levadas em consideração pelos estudiosos das Ciências Humanas e Sociais, apesar de novos estudos, retificações e ampliações feitas por historiadores, geógrafos e economistas;

c). — interessa-nos, neste conjunto e em relação ao tema dêste Simpósio, justamente a posição dos portos e caminhos locais dos produtos ambicionados pelos colonizadores — pontos terminais das longas rotas marítimas, que partiam da metrópole e serviam aos grandes centros redistribuidores da Europa moderna. Terminais que se prolongavam, muitas vezes, em forma de leque por outras rotas

(1). — Paul Leroy-Beaulieu, *DE LA COLONISATION CHEZ LES PEUPLES MO-DERNES*, Paris, t. II, 1902; Georges Hardy, *LA POLITIQUE COLONIALE ET LE PARTAGE DE LA TERRE AU XIX ET XX SIÈCLES*, Paris, 1937; *GÉO-GRAPHIE ET COLONISATION*, Paris, 1933; Caio Prado Junior, *HISTÓRIA ECONÔMICA DO BRASIL*, São Paulo, 1953 (3ª edição); *EVOLUÇÃO POLÍ-TICA DO BRASIL*, São Paulo, 1953 (3ª edição); e outros autores, mais recentes,

locais, subindo os vales, encaminhando-se pela terra a dentro em busca dos produtos coloniais. Daí serem também, e em seguida, pontos iniciais de uma produção fomentada pelos colonizadores e, por este motivo, forçosamente localizados em áreas adequadas à produção desejada ou fontes de matéria-prima dos produtos solicitados pelos interesses dos mercados e do comércio europeu.

Na área que estudamos, esse produto e esses caminhos eram os do açúcar que, na região, encontrou solo, clima e condições adequadas como poucas, à sua produção.

O ancoradouro natural, germen da cidade do Recife, seria o centro comum para onde convergiria a produção dos engenhos de açúcar, semeados ao longo dos vales dos rios mas, inversão também verificada na implantação da economia da região em relação aos núcleos rurais europeus, foi do litoral que se partiu para a localização dos engenhos, subindo-se inicialmente os rios Beberibe e Capibaribe que, depois de unirem suas águas, desembocam junto ao pôrto. Nos vales desses rios se localizaram os primeiros engenhos da Capitania criada em 1534.

A importância do ancoradouro, pois, está estreitamente relacionada às condições gerais da região, em especial às várzeas e aos solos de massapé, característicos e, aos rios; em suma, aos solos e à rede hidrográfica local.

O início da vida econômica da região também veio de fora para dentro, do mar para o interior, como a maior parte dos valores nas economias inicialmente coloniais, e a americana em geral, pois trazida por povos de outros continentes e que aportaram no Novo Mundo nas embarcações européias do século XVI.

Assim é que o estudo dessas áreas, face à sua formação e desenvolvimento, difere do estudo das rotas de produtos e portos dos continentes mais antigos, tendo de se entrosar com as condições e os objetivos dos povos colonizadores, em particular do seu comércio e de suas indústrias e à organização implantada para atender às suas necessidades e interesses.

Em consequência, nota-se na maioria dos exemplos que podem ser estudados, e devido à conjuntura que comanda as várias colonizações, ao lado de uma inversão dos objetivos da produção, a necessidade de portos e rotas voltadas para os centros exteriores e, daí, a organização de núcleos de produção em ligação indispensável e funcional com o embarcadouro e em locais que tenham fácil articulação com o mesmo.

Sob este aspecto, o desenvolvimento do pôrto e da cidade do Recife, bem como o papel exercido pelo primitivo ancoradouro e pelos rios da planície, é típico.

Os rios não só foram fornecedores de água para a produção e para a fertilidade da região da mata atlântica mas, também, foram vias de transporte e de comunicações, apesar de suas extensões e de suas descargas nem sempre serem muito consideráveis. Foram, também, em muitos casos, responsáveis pela existência de embarcadouros no litoral ou próximos ao mesmo, e pela formação de algumas cidades e vilas de importância considerável no Nordeste oriental, no Brasil colonial e mesmo séculos depois.

*

II. — ALGUNS PORTOS E NÚCLEOS EM PERNAMBUCO E NO NORDESTE DO BRASIL, EM ESPECIAL NO PERÍODO COLONIAL.

Em livro publicado em 1937, o antropólogo e sociólogo Gilberto Freyre chamou a atenção para a inestimável utilidade dos pequenos rios para os engenhos do Nordeste (2), no que se refere à produção e à vida daqueles núcleos econômico-sociais da fase colonial; aí estavam incluídos, também, os rios médios e de grande utilidade no transporte das caixas de açúcar para o litoral e para os pequenos portos de embarque do produto.

Outros autores, entre eles historiadores, naturalistas e geógrafos, têm chamado a atenção para a importância do porto e dos rios na formação da economia açucareira de Pernambuco e na amostra geral de geografia regional que constitui (3). Nesse conjunto é que se situa o desenvolvimento da cidade do Recife, capital do Estado de Pernambuco quase que por uma fatalidade geo-econômica da região. De fato, o Recife, típica cidade-porto, servida pelos rios Capibaribe

(2) . — Gilberto Freyre, *Nordeste — Aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil*, Coleção "Documentos Brasileiros", Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1937, págs. 40-43, 45-48, 51-53.

(4) . — Melo (Mário Lacerda de), *Paisagens do Nordeste em Pernambuco e Paraíba*, Edição do Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, 1958, pp. 51-57; *Tipos de localização de cidades em Pernambuco*, Separata do "Boletim Carioca de Geografia", ano XI, nº 3 e 4, Rio de Janeiro, 1959; Azevedo (Fernando de), *Canaviais e engenhos na vida política do Brasil*, (2ª edição), Edição Melhoramentos, São Paulo, págs. 27-33; Oliveira (Valdemar de), *Geologia da Planície do Recife*, Tese de Concurso, Recife, 1942, pp. 47-49, 70-71, 73-77, 79; Castro (Josué de), *Fatores de Localização da Cidade do Recife*, Tese de Concurso, Imprensa Nacional, Brasil, 1948, págs. 16-18, 25-26, 30-37, etc.; Costa Junior (Olimpio), *O Recife, o Capibaribe e os antigos engenhos*, em "Revista do Norte", dezembro de 1944; Diegues Júnior (Manuel), *População e açúcar no nordeste do Brasil*, Livraria Casa do Estudante do Brasil, São Paulo, 1954, pp. 23-29.

e Beberibe e pelos seus férteis vales, é bem um exemplo da constituição de um núcleo de economia colonial, nascido das várias circunstâncias (externas e internas) comentadas inicialmente, com suas implicações sócio-culturais que se prolongam até hoje, e mesmo com graves problemas que têm raízes nítidas na época de sua formação. Exemplo, também, de economia dependente e complementar, com seus centros de decisão durante longos séculos no exterior do continente e estreitamente vinculada a uma conjuntura mundial e não só local.

Ilustra bem, a região, o tema básico deste Simpósio, no sentido a que nos referimos na Introdução a este pequeno trabalho; isto é, não podemos esquecer, ao estudar o seu desenvolvimento, que foi motivado, em grande parte e primordialmente, pelos interesses do comércio da Europa moderna, que na região encontrou as condições para uma produção que atendia às necessidades dos seus mercados, e aos objetivos de enriquecimento e de tráfico da metrópole que arrostando a obra da colonização.

Por outro lado, este estudo está ligado não só às condições naturais da região — de solo, clima, sistema hidrográfico — como ao problema de portos, rotas e comércio.

Que os objetivos de produção colonial presidiram, em grande parte, a colonização, para atender aos interesses da metrópole e dos mercados europeus, vê-se não só ao estudar a expansão portuguesa da época moderna, em geral, como também consultando-se certos documentos, tais como Cartas de doações, Regimentos do Rei, cartas de donatários e de outras autoridades na colônia que se organizava (4), bem como a maioria dos cronistas da época. Do mesmo modo,

(4) . — A este respeito são claras certas disposições que se vêem, entre outros documentos, em: *Carta de doação de 10 de março de 1534* (Pernambuco), em "Documentos para a História do Açúcar", vol. I, Instituto do Açúcar e do Alcool, Serviço de Documentação Histórica, Rio de Janeiro, 1954, pp. 7-17, em especial págs. 7, 11, 13; *Alvará de 12 de março de 1562 de confirmação de sesmaria*, idem, págs. 161-163; *Regimento de 17 de dezembro de 1548 do Governador Geral do Brasil*, idem, págs. 45-62, em especial págs. 45-46, 49-51, 53, 61; *Regimento de 17 de dezembro de 1548 do Provedor-Mor da Fazenda*, idem, págs. 63-72, em especial pág. 72; *Regimento de 17 de dezembro de 1548 dos Provedores da Fazenda*, idem, págs. 73-93, em especial págs. 78, 87-88, 90, 93; *Cartas de Duarte Coelho a El Rei*, "Documentos para a História do Nordeste", II, por José Antônio Gonçalves de Mello e Cleonir Xavier de Albuquerque, Recife, Pernambuco, 1967; veja-se *Carta de 27 de abril de 1542*, págs. 29-33; *Carta de 20 de dezembro de 1548*, págs. 35-53, em especial págs. 35-40, 45, 49, *Carta de 15 de abril de 1549*, págs. 59-73, em especial págs. 59-71, *Carta de 24 de novembro de 1550*, págs. 71-83, em especial págs. 79-83; *Carta de D. João de Melo da Câmara (1529?)*, em "História da Colonização Portuguesa do Brasil", Vol. III, Pôrto, MCMXXIV, pág. 90; *Carta do Rei para o Capitão-Mor dar terras de sesmarias (1530)*, idem, pág. 160; *Carta de Pero de Góis a D. João III (1546)*, idem p. 263; etc...

inúmeras são as provisões e alvarás do Rei incentivando e amparando a produção do açúcar, inclusive no que se refere às doações de terras, à vinda de colonos e mão-de-obra, à escravidão, etc. (5). O aspecto, porém, dos objetivos da colonização, ligado ao comércio, apesar de não poder ser esquecido porque condicionou a produção, as características do povoamento e a sua rede de portos e rotas locais, a fim de servir aos interesses do tráfico metropolitano, não é objeto propriamente deste estudo que se limita ao tema proposto, apesar de termos tocado no assunto pelas razões já apresentadas, e indicado alguns documentos de interesse para a questão. Não podemos também esquecer que, na colonização do Brasil, os interesses do açúcar (como em outras partes da América os da extração dos metais nobres ou de outros produtos) foi sempre ponto primordial e, assim, está ligado ao início do devassamento e ocupação da terra. Do mesmo modo, devido ao tipo de economia implantada, o povoamento, a defesa, a produção, os portos e as rotas seriam, ao contrário de sua posição nos países metropolitanos, elementos necessários mas como que acessórios junto aos objetivos do comércio europeu, sempre colocados em primeiro lugar pela metrópole. Assim, pesquisando-se o interesse dos mercados exteriores, não é difícil estabelecer o elo de desenvolvimento de vilas e regiões do Brasil em relação aos produtos dominantes de certos períodos, quando capazes de serem obtidos em nossa faixa tropical. Sem esquecer, é claro, o grau de desenvolvimento técnico que a época e as oportunidades foram possibilitando a essas regiões.

Temos ainda de considerar o grau maior ou menor de descapitalização que tal sistema pode ocasionar, a questão da apropriação de lucros pelos centros financiadores e diretores exteriores, o problema da monetarização da economia (aliás, bastante ligado ao anterior), e as crises sofridas por tais produtos nos mercados internacionais. No fundo, é a grande questão de uma economia-mundo

(5) . — Entre outros, a *Carta Régia de 11 de setembro de 1550 sobre novos povoadores para o Brasil*, em "Documentos para a História do Açúcar", vol. I, *ob. cit.*, págs. 17-99; *Alvará de 5 de fevereiro de 1551 sobre degredados*, *idem*, págs. 103-104; *Alvarás sobre isenção dos tributos sobre açúcar* (de 20 de julho de 1551, 23 de julho de 1554), *idem*, págs. 105, 111-113; *Apostilha de 9 de maio de 1553 de privilégios para refinaria de açúcar*, *idem*, págs. 107-108; *Alvará de 5 de outubro de 1555 sobre construção de engenho de açúcar pela Fazenda-Real*, *idem*, págs. 121-123; *Alvará de 29 de março de 1559 sobre resgate e importação de escravos pelos senhores de engenhos*, *idem*, págs. 147-150; *Alvará de 19 de outubro de 1562 sobre águas e levadas para canaviais e engenhos*, *idem*, pág. 165, etc.

que Chaunu vê esboçar-se, já, no século XVI (6). Questão, portanto, ligada ao aparecimento do capitalismo moderno, aos centros diretores e às ramificações da economia mundial, com a longa série de regiões coloniais que surgiram, produtos de grande interesse para os mercados europeus, acumulação de capitais, concentração, crises, economias dependentes que se constituem.

O trabalho que apresentamos, no entanto, limita-se a algumas das rotas, portos e aglomerações que surgiram no nordeste do Brasil, e em particular em Pernambuco, dentro dessa conjuntura maior. Surgem no chamado ciclo do açúcar, que teve sua formação no século XVI, prolongou-se por toda a fase colonial e, apesar de crises e modificações posteriores, predomina ainda em muitas regiões do Nordeste do país. De qualquer modo, mesmo com as transformações de sua economia, atuais e até futuras, o traçado básico de articulação da região, em portos, rotas e transportes, guardará talvez por muitos séculos ainda, as marcas da primeira estruturação.

Limitando-nos aos núcleos de populações da orla litorânea e Zona da Mata, observamos que elas apresentam também, como o Recife, relações idênticas com as terras circunvizinhas e com o rio que as serve, e a mesma conexão de clima-solo-vegetação. Inicialmente eram pequenas povoações com funções portuárias, pois ainda muito pequenas para serem chamadas cidades-portos, apesar de logo se terem constituído em entrepostos de certa importância. O todo, portanto, apresenta condições excelentes para a produção do açúcar e atende às exigências de transporte, armazenamento e embarque do produto para o porto principal (Recife), e daí para os mercados da Europa, passando ou não por Portugal. Em geral, passavam as caixas de açúcar pelo porto do Recife e pela metrópole, é claro, dada a centralização e os conceitos coloniais da época, esforços e interesses do país que promovia a colonização nas diferentes áreas.

Assim, as cidades e os embarcadouros que surgiram em Pernambuco e no Nordeste do período colonial estão em função das comunicações necessárias com a metrópole, e o desenvolvimento que alcançaram tais aglomerações em relação com o maior ou menor êxito com que puderam satisfazer aos interesses dos mercados e da economia metropolitana e européia.

(6). — Chaunu (Pierre), *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1960, págs. 11, 16-17, 243, 265 e segs; *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, Tome, VIII, (Structures), Paris, 1959, págs. 42-44; *Séville et ...*, Tome VIII2,1 (Conjonctures), idem, págs. 18, 20, 29-32, 38-39; Tome Premier, Paris, 1955, pag. 14.

Recife alcançou posição excepcional justamente porque, além de colocada em uma região em que as condições naturais eram excelentes para a cana e a fabricação do açúcar (clima-solo-floresta atlântica), sua situação geográfica representava menor distância e menos dificuldades para alcançar a metrópole e o Velho Mundo, pode-se dizer que dentro da rota América do Sul-Europa, além de não oferecer o litoral do Nordeste muitas facilidades para a fundação de portos. Novamente aí o papel dos rios é importante, uma vez que, informa-nos o geógrafo Mário Lacerda, nessa região constituem “reentrâncias quase únicas as embocaduras de rios” (7). Sendo as mais seguras as reentrâncias de rios que dispõem de recifes areníticos, o pôrto do Recife, dispondo dos dois elementos, embocadura fluvial e rede arenítica protetora, bem como as necessidades de produção-exportação ligadas aos interesses metropolitanos-europeus, explicam a vitória da cidade, antiga povoação de pescadores, inicialmente plebéia e sem braços, sobre a aristocrática Olinda de Duarte Coelho.

E’ necessário frisar, no entanto, que a situação do Recife, vizinha a Olinda (apenas 6 quilômetros ao sul da antiga capital), que lhe oferecia defesa na época rude da ocupação inicial, possibilitou, por outro lado, a sua existência e o seu desenvolvimento. O resto foi obra do tempo, desenvolvimento natural de um ponto excelente para embarque — o que não era fácil encontrar na região — e junto ao qual outras condições básicas necessárias estavam presentes. Oferecia o local condições e segurança para as naus que ali iam ancorar, era o “Rio Morto” de Gabriel Soares (8), de águas mansas e também de fácil comunicação com o exterior, ao mesmo tempo que ponto para onde forçosamente devia convergir a produção da Capitania e, depois, da Província, e que visava a exportação.

As condições naturais do ancoradouro e da localidade, e mais ainda o quadro geo-morfológico a ela ligado, explicam as vantagens evidentes do local para a recepção das naus. Antes de tudo os recifes naturais, obra dos agentes físicos e químicos, que protegiam o embarcadouro e as naus dos embates do mar, apresentam entradas (interrupções na barreira de arenito e coral), sobretudo para o lado norte(na direção da antiga capital) . Por outro lado, na comunicação do pôrto natural com os rios, era evitado um desaguar direto, logo, mais vigoroso, face à restinga de Olinda, não só devido aos recifes como por ter o Capibaribe atingido seu nível de base ao entrar na

(7) . — Mário Lacerda de Melo, *Tipos de localização ...*, ob. cit., págs. 7-8; veja-se, também, *Paisagens do Nordeste...*, ob. cit., págs. 33-34; Valdemar de Oliveira, *Geologia da Planície do ...*, ob. cit., p. 35 .

(8) . — Sousa (Gabriel Soares), *Tratado descritivo do Brasil em 1587*, (3ª edição), Brasiliense, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938, pág. 26.

planície (a antiga embocadura do rio); no fundo, acidentes ligados ao entulhamento da baía, o que se fez às custas de transgressões do mar, sedimentos marinhos e aluviões fluviais, nos períodos terciário e quaternário, agindo ainda os mangues e sua flora na fixação dos detritos (9), sem falar nos recifes, já anotados.

O mapa seguinte, esquematizado sobre uma gravura de Barlaeus, mostra melhor a situação do porto e da cidade do Recife, dentro do quadro assinalado.

Porto e povoação do Recife, no século XVII.

A segunda fase de grande desenvolvimento do Recife foi a época da permanência dos holandeses invasores, no segundo quartel do século XVII e que fizeram da cidade a sede do Governo, após o incêndio de Olinda (10). Quando os holandeses foram expulsos, após 24 anos de ocupação, a cidade evoluiu bastante no sentido para o qual as condições naturais a predispunham (11), isto é, para centro e cabeça da Capitania e se vai tornando, cada vez mais, centro regional do Nordeste. Note-se que a necessidade de uma cidade-porto, inerente a tal tipo de economia, primordialmente exportadora, é que deu ao Recife a situação de núcleo diretor da Capitania e da região.

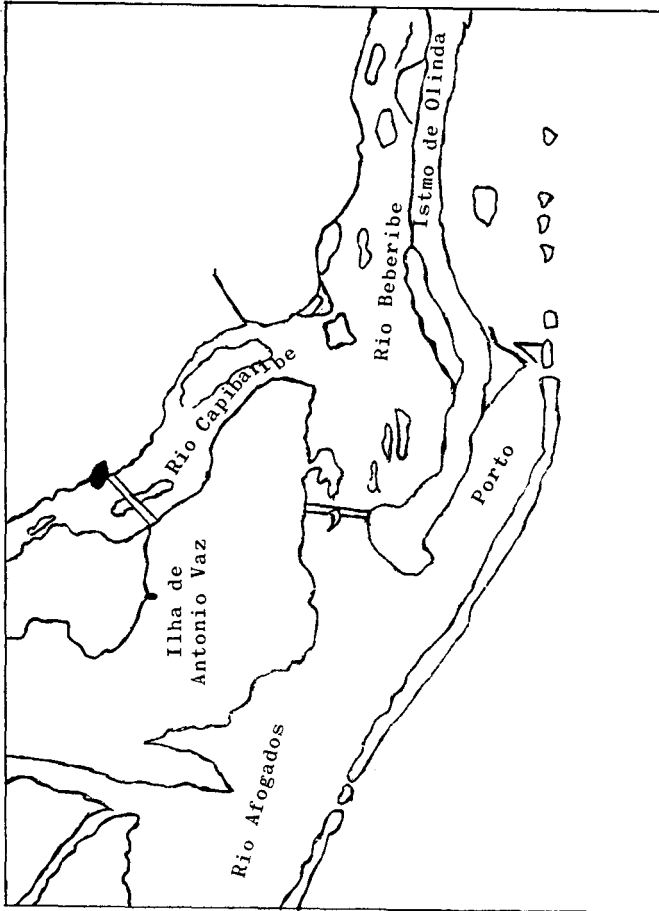
Mas não só o Recife ilustra essa relação comércio-portos-rotas-produção no caso da economia dependente que consideramos, isto é, os mercados europeus condicionando a produção colonial, e as rotas e portos sendo elementos decorrentes do conjunto e dos interesses de comércio exteriores.

Salvador, na Bahia, é outro caso de cidade-capital de vasta região, decorrente em grande parte de sua disposição geográfica e de seu porto, capaz de assegurar o aumento de suas exportações, logo

(9). — Valdemar de Oliveira, *Geologia da Planície ...*, ob. cit., págs. 33-49, 53-59, 63-66, 70-82; Castro (Josué), *Fatores de localização ...*, ob. cit., págs. 16-26.

(10). — Mello Neto (José Antônio Gonsalves de), *Tempo dos flamengos*, Livraria José Olympio Editora, 1947 (Coleção Documentos Brasileiros), págs. 48-83, 95-106, 115-144; Josué de Castro, *Fatores de localização ...*, ob. cit., págs. 34-61; Varnhagen (F.), *História das lutas com os holandeses no Brasil desde 1624 a 1654*, Livraria Progresso Editora, Bahia, 1955, págs. 108-116, 201-212; Boxer (C.R.), *Os holandeses no Brasil (1624-1654)*, Brasiliense (tradução), Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1961, págs. 157-172; Jurema (Aderbal), *O Sobrado na paisagem recifense*, Editora Nordeste, Recife, 1952, págs. 21-23, 31-72; Watjen (Hermann), *O domínio colonial holandês no Brasil*, (tradução), Brasiliense, Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1938, págs. 204-208, 210-211.

(11). — Costa Junior (Olimpio), *O Recife, o Capibaribe ...*, ob. cit.; Melo (Mário Lacerda de), *Paisagens do Nordeste ...*, ob. cit., págs. 52-57;



o desenvolvimento de uma região igualmente servida por ricos solos de massapé em grande porção de sua área, rios, floresta e clima adequados à cultura da cana de açúcar (12).

Outros núcleos, embora sejam de menor importância, ilustram também a correlação assinalada, e a função portuária como elemento essencial ao desenvolvimento de muitas cidades desta área, seja como cidades-entrepósito, seja como cidades-embarcadouro. A situação favorável de vilas próximas do mar, na zona da mata, em Pernambuco, antigos núcleos como Goiana, Igarassu, Sirinhaém, Rio Formoso, situadas nos limites das penetrações marítimas no continente e que serviam à navegação das pequenas embarcações coloniais, devem o seu desenvolvimento e ilustram bem o tema que estudamos. Na Paraíba os rios Mamanguape e Paraíba do Norte, como outros, destacam-se como rios do açúcar e, apesar de certas diferenças, sobretudo em relação ao rio Mamanguape, temporário, apresentam certas características gerais semelhantes às dos rios do açúcar em Pernambuco, sobretudo em relação aos solos dos vales, ao povoamento e à produção (13). O Paraíba do Norte teve também importância considerável no desenvolvimento de João Pessoa, capital do Estado, e no pôrto de Cabedelo, sendo o seu vale mais tradicional e intesamente açucareiro, como a maioria dos de Pernambuco.

Em Alagoas, os pequenos rios também foram importantes para o povoamento junto às várzeas férteis, embora tenha o processo se desenvolvido vagarosamente porque longe da sede da Capitania (Olinda, pois até 1817, Alagoas fôra comarca de Pernambuco) além, de início, da belicosidade dos caetés, falta de recursos e de homens para o donatário levar a colonização até aquelas paragens (14). Apesar disso, ainda no século XVI aparecem os primeiros engenhos, em Pôrto Calvo e, depois, em outros locais da região litorânea.

(12). — Domingues (Alfredo José Pôrto) e Keller (Elza Coelho de Souza), *Bahia*, Union Géographique Internationale, Comité National du Brésil, Rio de Janeiro, 1956, pp. 139-142, 150-155.

(13). — Andrade (Manuel Correia de), *Os rios-do-açúcar do Nordeste Oriental*, II, *O rio Mamanguape*, publicações do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, M.E.C., Recife, 1957, págs. 11 e figura 1 (mapa parcial do Estado com traços gerais da rede hidrográfica), págs. 14-26, 29-35; Mello (Mário Lacerda de), *Paisagens do Nordeste ...*, ob. cit., págs. 58-71, 74, 89-94, 97-103.

(14). — Moreno (Diogo de Campos), *Livro que dá razão do Estado do Brasil — 1612*, Arquivo Público Estadual, Recife, 1955, págs. 173-174, 190-191; Verdonck (Adrian), *Memoria oferecida ao Senhor Presidente e mais Senhores do desta cidade de Pernambuco, sobre a situação, lugares, aldeias e comércio da mesma Cidade, bem como de Itamaracá, Paraíba e Rio Grande. Escrita em 20 de maio de 1630*, em "Revista do Arquivo Público", Recife — Pernambuco, 1949, págs. 613-628, em especial págs. 613-615; Neto (José Antônio Gonsalves de Mello), *Dois relatórios holandeses*, em "Revisão do Arquivo Público", Recife-Pe., 1949, págs. 589-610, em especial págs. 592-

Na época da invasão holandesa já existia dezesseis engenhos na área alagoana (15), sempre se observando a relação com os rios, os solos e o clima.

Apesar de não possuírem certos dêsses rios, no Nordeste, descargas muito grandes, eram, em geral, suficientes para a produção e às pequenas embarcações do período colonial, constituindo as povoações citadas, embarcadouros ou verdadeiros entrepostos comerciais, quando não marítimos, localizando-se próximos a foz do rio que os servia. Esta posição explica o desenvolvimento e a prosperidade de muitas dessas povoações nos primeiros séculos de nossa história. Situavam-se ao mesmo tempo próximas ao mar e à entrada dos vales de massapé, próprios para a cultura da cana, além de assegurarem, os seus rios, o transporte de mercadorias e de pessoas na faixa costeira onde os alagados e os mangues dificultavam outros meios, na época. Facilitavam, igualmente, a comunicação entre o interior mais próximo (e mais ou menos limite da colonização por longo espaço de tempo) e o mar, fazendo convergir para os seus embarcadouros a produção dos vales canavieiros próximos. Assim é que Goiana, ao norte de Pernambuco e Rio Formoso, ao sul, chegaram a ser pequenos empórios regionais, sobretudo como entrepostos dos embarques de açúcar, no período colonial. Só muito mais tarde, e até recentemente, é que a evolução das técnicas de transporte fêz superar as tradicionais rotas fluviais dessas cidades menores e sua posição, de ponto de ligação entre o interior e o mar, se tornou dispensável — situação responsável, no passado, pelo seu florescer e desenvolvimento, pois caminho natural e necessário da produção, na época.

Após o estabelecimento das estradas de ferro e de rodagem, ocasionando a captura da produção dos antigos vales, em geral decaíram essas cidades, sobrevivendo em função de novas rotas e, também, de novas atividades. De resto, após certa recuperação, diminuiu bastante a importância da agro-indústria do açúcar e, em parte

594; Diegues Júnior (Manuel), *População e açúcar...*, ob. cit., págs. 32-35; Andrade (Manuel Correia), *Os rios-do-açúcar do Nordeste Oriental, IV, Os rios Coruripe, Jiquiá e São Miguel*, publicação do Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais, Recife, 1959, págs. 38-41; Costa (F.A. Pereira da), *Anais Pernambucanos (1493-1590)*, vol. I, Arquivo Público Estadual, Recife, Pernambuco, 1951 págs. 322, 326-327, 352-353, 398-399, 412-413, 475-476, 626-627; Salvador (Frei Vicente do), *História do Brasil (1500-1627)*, Edição Melhoramentos (5ª edição), São Paulo, 1965, págs. 184-185, 196-199, 210-211, 221-224, 301-306, 313-314; Sobrinho (Barbosa Lima), *Pernambuco e o São Francisco*, Imprensa Oficial, Recife, 1929, págs. 38-45, 76-79.

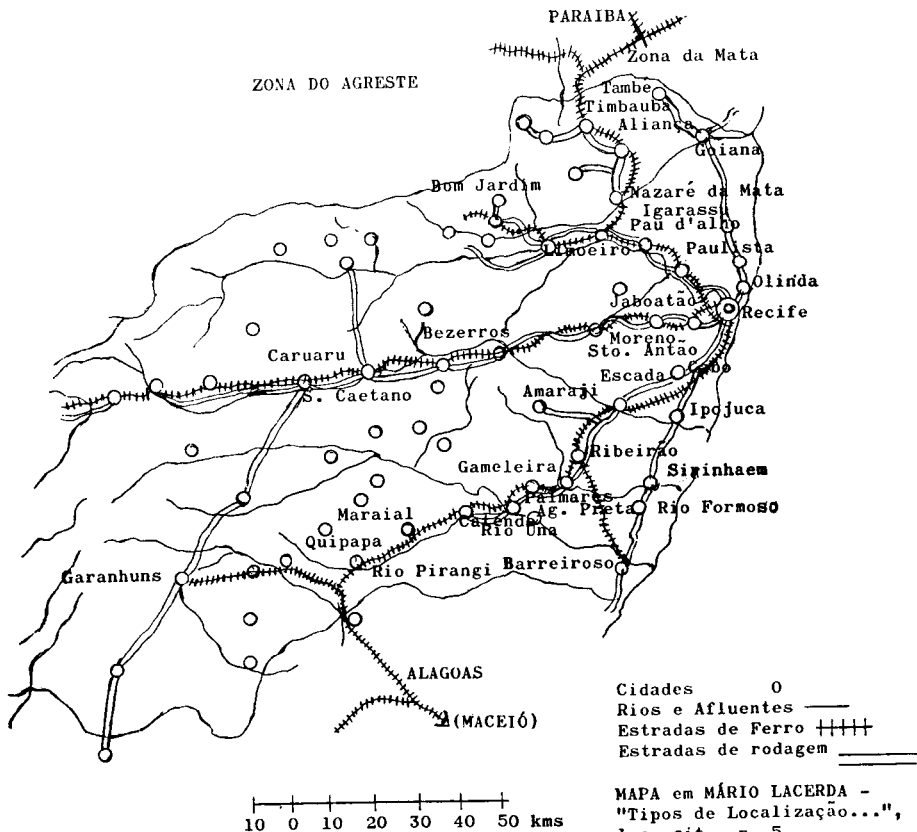
(15). — Diegues Júnior (Manuel), *População e açúcar...* ob. cit., págs 32-35.

mas progressivamente, vai se transformando o tipo de economia da região, encaminhando-se, apesar de ainda hesitante (além de descapitalizada), para uma diversificação de atividades.

Apesar disso, muitas dessas cidades resistem, beneficiando-se ainda de sua posição geográfica, ou vegetam enquanto aguardam uma nova forma de organização da economia ou de atividades mais promissoras para sua prosperidade, no momento atual.

As bases lançadas, contudo, na época colonial, isto é, a relação produção-rotas fluviais-portos e comércio, e que foi o motivo maior das vilas, foram bastante importantes para que lá restassem, apesar das modificações técnicas e econômicas trazidas pelos séculos.

O mapa que se segue, explica melhor a posição dessas cidades em Pernambuco, os principais rios da zona da Mata e as direções principais da rede de transporte.



III. — OS VALES CANAVIEIROS E A EVOLUÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE.

Sempre dominado pelo complexo produção-rotas-portos e comércio, e com o desenvolvimento da colonização, o crescimento da produção e de alguns centros regionais, é que se verificou a expansão da ocupação, ao longo dos vales e relacionada ao tipo de solo adequado à cultura da cana, à rede hidrográfica necessária às atividades dos engenhos e ao transporte do produto. Mais tarde, esses núcleos e essa rede assim surgidos, foram reforçados pelas ferrovias e rodovias de época mais recente. As rotas, multiplicadas e necessárias ao desenvolvimento de uma produção em grande escala e fundamentalmente ligada à exportação, dado o aumento de volume na medida do crescimento dos grandes centros consumidores têm, forçosamente, de se dirigirem a portos regionais. E mesmo a presença de crescente mercado interno, além de não anular a significação dos mercados externos, apesar da concorrência de outras regiões e de outros países produtores necessitam, também, dos serviços portuários pois, os de maior significação, localizam-se no sul. São os portos regionais os mais bem aparelhados e quase os únicos, na região, capazes de atender ao aumento do movimento exportador-importador. Assim, enquanto desaparece a função de porto fluvial, e de entreposto, de antigas povoações e cidades coloniais, os grandes portos que surgiram nessa mesma época, muito desenvolvidos e melhor aparelhados, constituem-se em pontos terminais das rotas internas, multiplicadas por meio de ferrovias e rodovias. Realizam a captura da produção dos antigos vales canavieiros, açúcar e outros produtos de exportação, e crescem as cidades em que surgiram, num verdadeiro fenômeno de polarização das atividades econômicas gerais, pois ali crescem também os serviços necessários, bancos, escolas, indústrias e comércio, crescendo também sua população e seu consumo.

Esse crescimento age, também, no sentido de atração da produção de subsistência para esses centros, especializando-se certas áreas da região na produção para abastecimento dos núcleos urbanos regionais, em especial as capitais de seus Estados respectivos, reforçando igualmente as correntes de tráfego em direção à sede centralizadora.

E' interessante observar que, em Pernambuco, as rodovias precederam as ferrovias, dada a resolução do Conselho Geral da Província, em 1830, no sentido da construção de quatro estradas-tron-

cos, a do norte, a do sul e duas do centro (16). Nessa fase foi importante não só a ação dos engenheiros franceses, administrando as obras públicas de Pernambuco nos meados do século XIX, como a influência do engenheiro Vauthier, chefe do grupo, no sentido da construção de estradas de rodagem, em sua opinião mais convenientes à região do que os caminhos-de-ferro, inclusive levando em consideração o volume da produção e as condições financeiras da província (17). Mas o fato é que, apesar dos esforços do engenheiro francês e de seus engenheiros auxiliares, e de terem sido os executores das primeiras verdadeiras estradas do Nordeste, era bem precária a situação das rodovias nos anos que antecederam a instalação da primeira estrada de ferro de Pernambuco (18). Não admira pois, que após a inauguração das estradas de ferro da região, em 1858 (a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco, na direção da mais importante zona canavieira do Estado), seguindo-se o prolongamento das linhas com a inauguração de novos trechos, inclusive em outras direções (19), estas se tornassem mais importantes que as primeiras rodovias-troncos, até a nova fase de modernização e predominância dessas últimas.

E' interessante notar que foi a estrada de ferro a responsável pela primeira captura geral da produção dos vales canavieiros diretamente para o Recife, e não as primeiras estradas-troncos, certamente devido ao mau estado das mesmas, inacabadas em certas direções e, no inverno, intransitáveis em outras. Mas foi o desenvolvimento, relativamente recente, das novas rodovias, que acabaram de tirar aos antigos entrepostos fluviais do açúcar a sua função de ligação entre os vales e o mar, reduzindo ainda mais o transporte dos produtos através das barcaças, entre êles e o pôrto do Recife.

E' também interessante verificar, no plano de estradas-troncos de Vauthier, a insistência na construção de duas estradas do centro (de O.S.O. e de N.O.), porque nessas direções havia vários engenhos que não podiam escoar os seus produtos devido à falta de rios navegáveis, ao passo que as comunicações com o norte e o sul da província, cujos núcleos se concentravam próximos à costa atlân-

(16). — Pinto (Estêvão), *História de uma estrada-de-ferro no Nordeste*, Coleção Documentos Brasileiros. Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro-São Paulo, 1949, pág. 25; veja-se, também, Gilberto Freyre, *Um engenheiro francês no Brasil*, Rio de Janeiro, 1940, e *Diário íntimo do Engenheiro Vauthier (1840-1846)*, Rio de Janeiro, 1940.

(17). — Benévolo (Ademar), *Introdução à História Ferroviária do Brasil*, Ed. Fô-lha da Manhã, Recife, 1953, pág. 75; Pinto (Estêvão), *História de uma estrada ...*, ob. cit., págs. 26-31.

(18). — *Idem*, pág. 31.

(19). — *Idem*, págs. 64-65, 67-70; Benévolo (Ademar), *Introdução à ...*, ob. cit., págs. 182, 192-194, 261-262, 299, 316, 345, 360.

tica e tinham mais facilidades de transporte, poderiam continuar a se fazer pelo mar (20). No rumo S.O., seguido pela primeira estrada de ferro, tomou-se no início a direção traçada pelo engenheiro francês para a estrada-tronco, pois este procurara os locais em que a produção era maior, o que é natural, pois não só seria possível realizar o necessário escoamento dos produtos, como se alcançaria os objetivos econômicos da obra. Assim, a estrada de ferro não seguiu paralela ao mar mas, até certo ponto, oblíqua ao mesmo, seguindo a rota do açúcar que ele considerava a mais importante da província, a estrada de Escada, do vale do Ipojuca, chegando, depois até as povoações e as usinas dos vales do Una e do Piranjí, onde a ferrovia ligou as cidades de Pa'mares, Catende, Maraial e Quipapá, a mais importante linha de cidades da área açucareira do Estado (21). Mais tarde essa linha foi prolongada até o Estado de Alagoas, continuando, portanto, a rede ferroviária a alcançar novas áreas.

Nota-se também que, a expansão das estradas de ferro e de rodagem alteraram, na maioria das áreas, a articulação tradicional das povoações ou cidades de um mesmo vale pois, em geral, não se entenderam ao longo do curso dos rios, mas seu traçado seguiu um critério de melhor remuneração de sua instalação e, assim, preferiu cortar os vales, de maneira transversal. As novas estradas procuraram os núcleos de produção mais importantes e modificaram assim, o ajustamento comum da rede urbana à rede fluvial. Em alguns casos, porém, a articulação foi reforçada, como no vale do Capibaribe, em que a ferrovia e a rodovia puseram em comunicação mais rápida as cidades do Recife, São Lourenço da Mata, Pau d'Alho e Limoeiro e, ainda, é o caso das cidades do vale do Piranjí, já assinaladas (22). É que, quando as estradas de ferro ou de rodagem servem uma região, seguindo o seu vale ou cortando vários dêles, tornam mais fácil, muitas vezes, a comunicação entre cidades de vales diferentes do que entre as da mesma bacia hidrográfica quando desprovidas dos modernos meios de comunicação. Tanto assim que, em geral, as estradas de ferro e de rodagem procuram ligar os centros de maior importância e mais dinâmicos, justamente os mais procurados e de maior interesse para os que vivem na região.

Na maior parte das vezes, portanto, as ferrovias cortam e atravessam os vales (e os rios respectivos), escolhendo as cidades e os núcleos de maior expressão econômica, ligando-os ao Recife e ao

(20). — Pinto (Estêvão), *História de uma estrada ...*, ob. cit., pág. 30.

(21). — Melo (Mário Lacerda de), *Tipos de localização de ...*, ob. cit., pág. 10; Pinto (Estêvão), *História de uma ...*, ob. cit., págs. 30, 69-70, 75-76; Benévolo (Ademar), *Introdução a ...*, ob. cit., págs. 299, 316, 359-360.

(22). — Melo (Mário Lacerda de), *Tipos de localização ...*, ob. cit., págs. 10-12; Benévolo (Ademar), *Introdução à ...*, ob. cit., págs. 261, 360.

pôrto. Ampliam, assim, o volume da produção captada e a rapidez de concentração dos produtos no centro exportador do Recife, através de algumas linhas principais, após a pesquisa de mercado, o que não se podia dar seguindo os caminhos fluviais naturais. Do mesmo modo a rede ferroviária ocasionou, também, o florescer de alguns núcleos em torno de estações ferroviárias, antes povoações sem maior expressão, desenvolvendo de maneira excepcional a outros e localizando novos centros (é o caso do Cabo, Ribeirão, Una, nos primeiros casos; de Gameleira e Joaquim Nabuco, no último).

Outro ponto a ressaltar, é a coincidência da reorganização da indústria do açúcar, em melhores padrões técnicos, no último quartel do século XIX, com a expansão considerável que alcançaram as estradas de ferro no Nordeste a partir daquela época. Tal fato permitiu trazer a cana de lugares cada vez mais distantes, intensificando a monocultura e a área de influência das usinas. Como já tivemos ocasião de observar em outro trabalho, as modernas instalações, de grande capacidade de produção, necessitam sempre de maiores quantidades de canas, agravando certos problemas gerais da região com a ampliação da monocultura e, por conseguinte, da concentração de terras. Não só essa concentração afetou os meeiros e foreiros que se entregavam a outras culturas, em combinação ou não com o cultivo da cana, como chegou até a encerrar a atividade de numerosos banguês dos antigos engenhos que ficaram de “fogo morto”. Chamamos ainda a atenção para a interrupção que o processo ocasionou na divisão de terras que, com a longa queda de preços do açúcar e dificuldades do período anterior (bem como a divisão de propriedades através das heranças no decorrer dos séculos), não só foi sustada como sofreu um movimento contrário, afastando a tendência ao estabelecimento de um número crescente de propriedades médias. Assim é que, não só os meeiros como muitos dos antigos senhores de engenho, sobretudo após 1950, quando desapareceram praticamente os últimos banguês em Pernambuco, passaram de banguizeiros a proprietários-fornecedores de cana à usina e, até a fornecedores-rendeiros quando, muitos deles, se retiraram definitivamente das terras de seus antepassadas (23). A tal grau chegou, então, a concentração agro-industrial do açúcar, que surgiu o momento de usinas absorverem usinas e alguns grupos controlarem várias fábricas. Não só os progressos técnicos na indústria e nos trans-

(23) . — Fonseca (Célia Freire A.), *Sistema Econômico-Social e Emigração*, Comunicação ao IV Simpósio dos Professores Universitários de História, “Anais”, São Paulo, 1969, pp. 548-549; Andrade (Manuel Correia de), *A Terra e o Homem no Nordeste*, Editora Brasiliense, São Paulo, 1963, págs. 46-47, 98, 101-103; Melo (Mário Lacerda de), *Paisagens do Nordeste ...*, ob. cit., págs. 112-113, 115-117.

portes foram os responsáveis por essa nova fase de grande produção e concorrência intensa mas, também, uma fase de prosperidade e extensão dos mercados mundiais, bem como o crescimento do mercado interno e o baixo preço da mão-de-obra nordestina. Com o torpedeamento de nossa frota mercante na segunda guerra mundial pelos submarinos do eixo nazi-fascista, criaram-se enormes dificuldades para o transporte do produto aos grandes mercados internos, situados no sul do país, pois a ligação rodoviária Nordeste-Sul era ainda mais precária do que hoje. Coincidiu o fato com a erradicação dos cafêzais e os industriais do sul se voltaram para a fabricação do açúcar, com a vantagem de atuarem junto aos mercados, estarem servidos de uma rede de comunicações bastante satisfatória e disporem de maiores facilidades de créditos, além de bem mais capitalizados e tecnicamente melhor aparelhados. Abriu-se, então, novas dificuldades para a tradicional atividade em que, praticamente, estava concentrada toda a industrialização do Nordeste. Assim, embora não possa ser abandonada em curto prazo uma atividade em que a região há séculos se especializou e, provavelmente, não seja conveniente um total abandono da agro-indústria do açúcar, a região procura diversificar a sua economia e obter melhores condições para atingir este objetivo, apesar das dificuldades as mais diversas (24). Uma dessas é a insuficiência de seu sistema de transportes, parte muito importante da infra-estrutura necessária ao progresso regional, inclusive em sua articulação com outras regiões do país, em especial as mais dinâmicas e dotadas de mercados de certa importância, e que devem entrar em contacto com as demais.

Além das estradas de rodagem em que falamos de modo geral, e dos caminhos de ferro de que tratamos com mais detalhes, dada a importância que teve em certa fase da vida econômica da região, sobretudo das últimas décadas do século XIX até a segunda guerra mundial e mesmo depois, temos de assinalar as rodovias que ligam as capitais dos Estados do Nordeste entre si e que, atualmente, buscam não só se ampliar como também se estender em direção aos mercados do sul do país. Por sua vez, crescendo a produção dessa última região, sobretudo industrial, há também um movimento nesse sentido, do Sul para o Nordeste, a fim de colocar seus produtos nos mercados que se ampliam, apesar das dificuldades da região, procurando o país uma maior integração e complementação de seus mercados, principalmente entre algumas de suas regiões. E', sem dúvida,

(24) . — Fonseca (Célia Freire A.), *Sistema Econômico-Social ...*, ob. cit., págs. 550-561; Andrade (Manuel Correia de), *A Terra e ...*, ob. cit., págs. 41-45, 225-226; *Paisagens e Problemas do Brasil*, Editora Brasiliense, 1968, pág. 125-128;

um progresso e uma questão de desenvolvimento da nação como um todo.

Na fase de ligação rodoviária entre os Estados do Nordeste, aliás, já se tinha aproveitado a oportunidade para, na passagem da estrada próxima ao litoral, servir e ligar as cidades de certa importância situadas naquela faixa, tais como Goiana-Igarassú-Paulista e Olinda, na estrada entre Recife e João Pessoa. O mesmo se deu na direção do sul, na estrada entre Recife e Maceió, alcançando o traçado da estrada, as cidades de Ipojuca-Sirinhaém-Rio Formoso e Barreiros.

A êsse respeito, é interessante registrar que, antes de 1930, o transporte dos produtos regionais para Maceió era todo realizado por navegação fluvial e lacustre, associada a de pequena cabotagem.

Tais tipos de transporte desapareceram, substituídos sobretudo pelos caminhões (25), tendo havido, portanto, uma total substituição das antigas formas de transporte devido à construção da rodovia, sem falar na estrada de ferro que liga Maceió ao Recife e a outros Estados do Nordeste.

Observa-se, aliás, que as estradas de rodagem vão assumindo, cada vez mais, maior importância no Nordeste como, de resto, em todo o país. Assim, da fase ferroviária como transformação da técnica e principal meio de transporte na região e no país, passa-se agora à rodovia. De qualquer modo, está de acordo com o progresso técnico dos meios de transporte e da ampliação da rede de estradas, isto é, do desenvolvimento de um aspecto de grande importância da infra-estrutura, não só regional como nacional.

*

IV. — CONCLUSÕES.

Apesar do crescimento que se observa na produção e nas atividades de alguns dos Estados nordestinos, nota-se que ainda se mantém, fundamentalmente, no esquema de dependência dos mercados exteriores, isto é, naquela relação produção-comércio exportador, dentro da qual os elementos rotas e portos funcionam sobretudo para satisfazer uma demanda exterior, muitas vezes variável e inconstante, mais o que voltados para as necessidades da população e desenvolvimento do país. Tanto mais porque o mercado interno ainda começa a se formar na maioria das regiões e, se se desenvolve na região sul é, com certa intensidade, apenas em algumas faixas e localidades.

(25). — Andrade (Manuel Correia de), *Os rios do açúcar do ...*, IV. *Os rios Coruripe ...*, ob. cit., pág. 81.

De qualquer modo, os centros internos de maior significação são, no Nordeste, essas cidades-portos centralizadoras da produção exportadoras e, assim polarizadoras, também, da produção de subsistência da zona do agreste.

Vemos portanto que, em economia, muito mais do que a observação e mesmo a clarividência de alguns homens que procurarm sacudir a rotina e a inércia, são importantes certas condições que exigem tempo e oportunidade para se desenvolverem, tanto mais que os próprios homens estão condicionados a circunstâncias formadas muitas vezes em séculos anteriores, e à realidade das áreas em que vivem. Além disso, fora das relações com os grandes mercados consumidores, mormente na vida moderna, é difícil haver desenvolvimento econômico e crescente padrão de vida e de técnica nas várias sociedades existentes e, assim, têm os mercados de ser procurados ou criados, seja no exterior, seja no interior do país e até da região. Permanece, pois, a relação produção-comércio-rotas e portos, embora possa ter significação diferente, caso se trate de sociedades desenvolvidas, isto é, as que apresentam índices que permitem classificá-las como tais, ou simplesmente de sociedades que apresentam economias dependentes e apenas complementares.

Assim, a direção geral das rotas e estradas dêsse segundo grupo, orienta-se de acordo com as solicitações do tipo de economia que ali predomina, isto é, em direção aos portos a que possam servir e aos mercados consumidores fora da região, externos ou internos. No caso nordestino e, aliás, do Brasil em geral, a importância maior é ainda a dos mercados exteriores, dado o nosso tipo de organização e de produção, predominantemente exportadora, herança de nossas origens coloniais e realidade de uma forma de economia ainda dependente, e complementar, da economia maior mundial.

* *
*

INTERVENÇÃO.

Do Prof. *Reynaldo Xavier Carneiro Pessoa* (FFCL-USP).

Indaga da Autora a sua opinião sobre a tese do Prof. José de Castro acerca do desenvolvimento do Recife e a ocupação holandesa.

* *
*

RESPOSTA DA PROFESSORA CÉLIA FREIRE D'AQUINO
FONSECA.

Ao Prof. *Reynaldo Xavier Carneiro Pessoa*.

Sôbre o trabalho do Prof. Josué de Castro, *Fatores de localização da cidade do Recife*, que consta da bibliografia apresentada, diz a Autora não estar inteiramente de acôrdo com o mesmo; mas, com outros que escreveram sôbre o assunto, em especial o Dr. Olímpio da Costa, diretor da Biblioteca Pública do Estado de Pernambuco — a quem, aliás, o Prof. Josué de Castro agradece na tese citada pelas contribuições recebidas — que chama a atenção para as condições que predispunham o Recife para a posição de sede, não só da Capitania, como da região. E é preciso destacar que a escôlha de Olinda não foi um êrro de Duarte Coelho mas, na ocasião, foram mais importantes as considerações sôbre a necessidade de defesa no início da ocupação. E a existência de Olinda, como ponto de vigilância, foi muito importante para que a povoação e o embarcadouro do Recife se desenvolvesse. Claro que a permanência dos holandeses, cercados durante três anos no local, teve a sua importância. Cinco anos depois, a queda do reduto da resistência, o Arraial do Bom Jesus, contribuiu, e muito, para o desenvolvimento da cidade do Recife. Sobretudo após o incêndio de Olinda e o incentivo ao crescimento do Recife, quando os holandeses chegaram a proibir reedificações em Olinda, em certa fase. E' possível também, que para a experiência militar flamenga, fôsse mais fácil e interessante a defesa das ilhas e planície do Recife do que da colinosa Olinda. Mas, finalmente, diz concordar com o Dr. Olímpio da Costa, o mais provável é que, mais cedo ou mais tarde, o Recife seria a sede da Capitania de Pernambuco, pois reunia tôdas as condições necessárias. E reunir várias dessas condições não era fácil, como vimos na questão de portos naturais da região.

A MISSÃO PRÉVOST E O ABRANDAMENTO DA TENSÃO ANGLO-AMERICANA NA ROTA DO CABO HORN (1818-1823) (*).

ANTÔNIA FERNANDA DE ALMEIDA WRIGHT.

Instrutora de História da Civilização Americana da
Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Univer-
sidade de São Paulo.

As relações entre os Estados Unidos e Grã-Bretanha no início do século XIX, foram também afetadas pelo vento nôvo e de emancipação que soprava em todo o Continente Americano anunciando o fim da era colonial.

Símbolos da primeira revolução liberal, desde o século XVIII, o impacto dos Estados Unidos nesse quadro não pode, por isso mesmo, ser medido apenas em função de seu poderio político ou econômico na época, para que se possa considerá-lo importante.

Dirigiram-se os norte-americanos mesmo antes do início de seu período nacional para dois objetivos simultâneos — o avanço da “fronteira” e a expansão da construção naval orientada para o comércio.

Muito cedo em sua história nacional visaram eles a consolidação do direito dos “neutros” ao comércio, uma cunha contra o monopólio europeu e prévia de sua posição futura como paladino da oposição à influência do Velho Mundo no Nôvo Continente.

Seu movimento de expansão e sua fronteira móvel levaram-no a deparar-se com o obstáculo das possessões coloniais espanholas. Sua agressiva política de construção naval levaram-no a fazer face a poderosos interesses comerciais britânicos especialmente na área do Caribe e na rota da América do Sul.

(*) . — Comunicação apresentada na 4ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 3 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

(1); pois o aspecto pragmático de sua experiência política empolgava o espírito dos homens dessa época por várias razões motivados pelo ideal de emancipação e progresso ela enfeixados.

Os Estados Unidos, possuíam, por êsse motivo, desde o início de sua vida nacional, condições que o apontavam para a liderança no Continente.

A Grã-Bretanha não ignorou tais circunstâncias e por isso mesmo, engajou-se em toda uma série de ações em resposta a tal fato, começando por envolver-se numa segunda guerra contra os Estados Unidos em hora extremamente difícil e inadequada.

Travou-se em função dessas "posições" das duas nações face ao Novo Mundo na primeira metade do século XIX, uma batalha diplomática e política muito mais ampla do que geralmente se supõe. Nela a Grã-Bretanha representava, principalmente até 1830 a tentativa de conciliação com o Velho Mundo e os Estados Unidos a cunha vigorosa contra esta conciliação.

Daí resultaram ações nas quais ambos se "degladiaram", nem sempre com vantagem política para o contendor obviamente mais forte e senhor de uma poderosa esquadra.

Embora não saísse grande número de vasos de guerra dos estaleiros da Nova Inglaterra, lá eram construídos inúmeros navios mercantes e cada vez mais velozes (2), barcos de pesca e transporte, capazes de competição incômoda no *carrying-trade*. A capacidade de sua conversão rápida em perturbadores pequenos vasos de guerra fez de barcos corsários, fragatas, baleeiros, objeto de incômoda resistência aos poderosos britânicos nos mares.

Eles foram usados, com sucesso durante a guerra de 1812, quando houve ressentimentos e ameaças americanas que acusavam as autoridades portuguesas de tratamento preferencial para navios de guerra britânicos nos portos brasileiros como em outros portos do Império português (3).

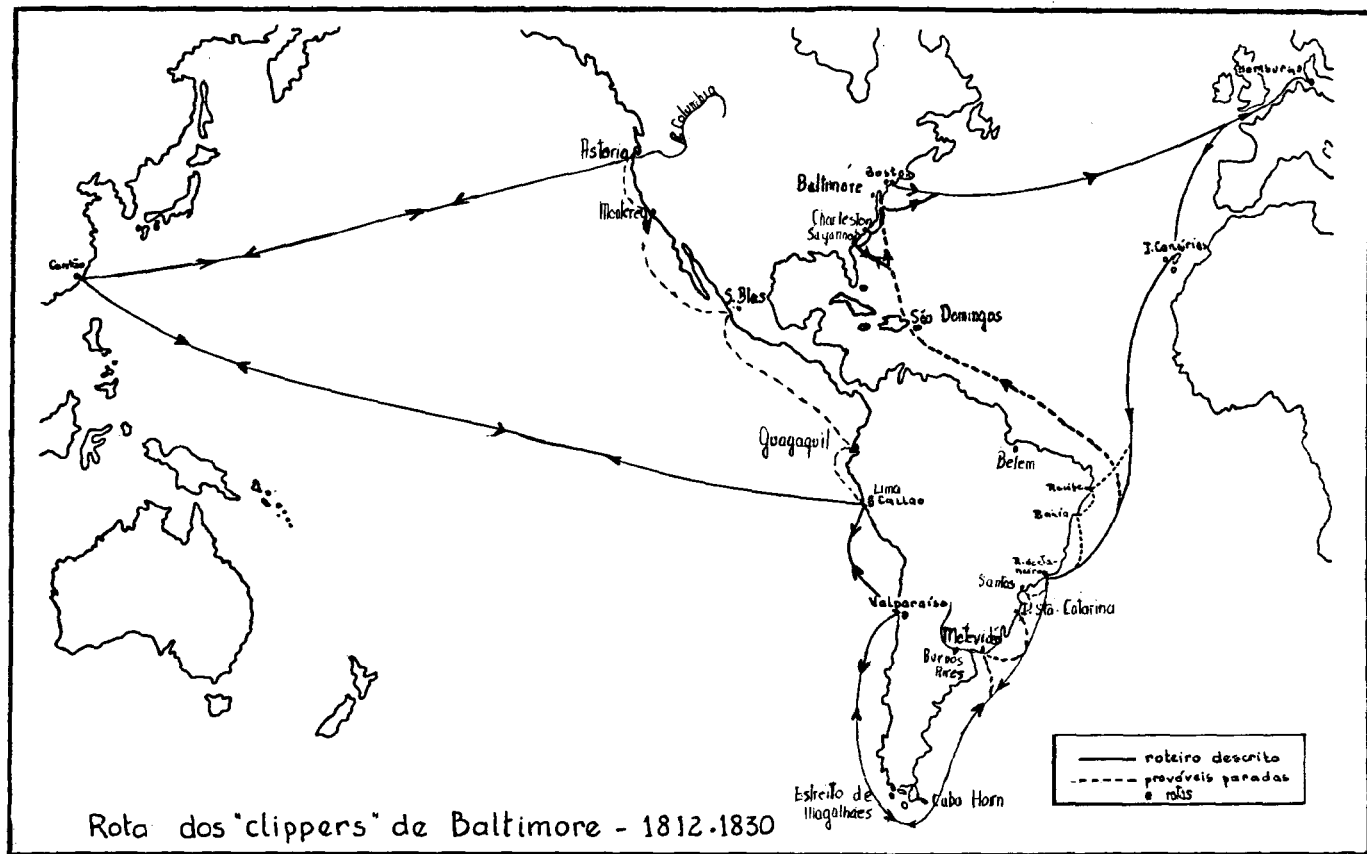
(1). — Cf. Zavala (Silvio), *América en el Espíritu Francés del Siglo XVIII*, Edición de el Colegio Nacional, Mexico, 1949.

Cf. também erudito exame da tendência para estudos de caráter pragmático e científico no Brasil do século XVIII e início do XIX embora em outro contexto em: Silva Dias (Maria Odila), *Aspectos da Ilustração no Brasil* in "Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro", vol 278, Janeiro-Março, 1968, 105 a 170.

(2). — Holland (Rupert S.), *Historic Ships*, ed. Grasset & Dunlat, N.Y., 1926.

(3). — Exemplos típicos são: o incidente com a fragata *Congress*, cf. Despacho de Thomas Sumter a James Monroe, Secretário de Estado, 30/9/1812, e o caso do *General Armstrong*, *privateer* americano capturado nos Açores, cf. Thomas Sumter a J. B. Dabney, Cônsul Americano em Fayal, 26 de setembro de 1814. MS *Diplomatic Dispatches from United States Ministers to Brazil*, National Archives, Washington, D.C., série 52, vol. 1 A. Coleção microfílmica, Centro de Documentação Histórica da USP.

Rota do Cabo Horn



A condição colonial da América espanhola não se antepunha tão obviamente aos interesses comerciais que os britânicos contavam poder contornar, como aos *desígnios políticos dos Estados Unidos*.

A atividade norte-americana no Continente, mesmo não se traduzindo em apóio material decisivo às co'ônias revoltadas contra a Espanha, preocupava aos britânicos muito mais do que a expressão do poderio militar ou nava' dos Estados Unidos poderia então justificar.

A qualificação de “rival” da Grã-Bretanha para os Estados Unidos nesta época dependeu, por outro lado, também do simbolismo que este país enfeixava diante da humanidade em geral.

A admiração pela sua experiência estava presente na literatura ilustrada, particularmente na da França, do final do século XVIII.

Na rota do Cabo Horn, como nas Antilhas, vários foram os incidentes dêste tipo; aparentemente destituídos de maior significado, mudam de aspecto se considerados em conjunto, como parte de uma constelação de fricções inseridas no contexto geral da tensão anglo-americana nesta parte do mundo (4).

Houve porém um momento crucial no início do século XIX em que esta fricção foi abrandada por circunstâncias a serem aqui analisadas.

A presente comunicação trata de um aspecto pouco conhecido da chamada “ação conjunta” contemplada pela Inglaterra e Estados Unidos em 1818 na independência das colônias espanholas e tida como fracassada.

O episódio aqui focalizado teve lugar ao longo da rota do Cabo Horn onde em várias ocasiões houve fricções entre norte-americanos e britânicos. Seu ponto fundamental não era o comércio, a penetração motivada pela fronteira móvel porém anunciava os primórdios de uma linha política que defendia um princípio.

Esse era o princípio de que o Novo Mundo não deveria “restaurar o balanço do Velho Mundo” como queria Canning, mas encontrar o seu próprio equilíbrio jogando com os antagonismos europeus na América com o fim de neutralizá-los.

Idem, 14/10, Incidente com o brigue *Squirrel*.

Idem, cidadão norte-americano forçado a embarcar no Rio no brigue inglês *Nancy*. 15/1/1813, Sumter a Galveas, D.D.N.A., vol. I. A., rôlo 3.

Idem, dificuldades da fragata *Constitution* na Bahia, Despacho de 18/1/1813.

- (4). — N.A. Após a guerra de 1812 muitos dêstes barcos estavam aptos a se converterem prontamente em *privateers* auxiliando, como no caso de Artigas, a revolta das colônias contra suas metrópoles. Essas ações, embora individuais, causaram embaraço e dano à Grã-Bretanha dados seus compromissos políticos com a Metrópole espanhola.

Foi precisamente esta a orientação dada ao conjunto de acontecimentos que levaram o presidente James Monroe a enviar sua famosa mensagem ao Congresso de dezembro de 1823.

*

Fugir da Europa, evitando imiscuir-se em seus problemas, foi no entanto, o arcabouço de vários esquemas políticos norte-americanos e a espinha dorsal da sua tão prezada teoria da neutralidade. Essa teoria teve oportunidade de ser testada logo formalmente após a Revolução de Independência. Nem bem estava finalizada esta guerra e já seguia para a Europa Benjamim Franklin, a fim de negociar um tratado de amizade e comércio com a França contendo idéias peculiares à prática de comércio já anteriormente desenvolvida no período colonial, inclusive pelo mesmo Benjamim Franklin.

As arbitrariedades britânicas contra o comércio norte-americano, motivo frontal da guerra, vinham se arrastando desde 1806. Girando a discórdia em torno do famoso direito dos "neutros" ao comércio, a atitude britânica prejudicava não apenas excessivamente os homens de negócios da Nova Inglaterra, como feria, frontalmente, uma política teimosamente defendida pelos Estados Unidos e que não era apenas comercial.

Crescia, porém, na rota do Cabo Horn, o embrião de um futuro atrito de origem comercial. Esta era rota de penetração clandestina, onde os americanos procuraram comerciar desde o século XVIII, a fim de obter a prata necessária para um ativo comércio com Cantão. Alongou-se, portanto, até o Oriente, a carreira comercial americana que começava nos seus portos do Atlântico, seguindo depois pela costa sulamericana, dobrando o Cabo Horn; tocando portos do Pacífico sulamericano seguiam seus navios em busca de porcelana, chá e seda de Cantão.

O estudo de W. E. Cheong revela que a interrupção do Império Colonial espanhol, influuiu muito pouco nas ligações dos norte-americanos com as fontes de prata na rota do Cabo Horn, a julgar pela continuidade do fluxo dessa prata, que levaram para Cantão (5). Esclarece, ainda mais, que a partir de 1805 a "Companhia Inglesa" (6) cessou a importação de prata para Cantão em seus próprios navios, devido a pressões internas na Grã-Bretanha contra a evasão de metais (7). Com isso os britânicos perdiam ainda mais para os ame-

(5). — W. E. Cheong — "Trade and Finance in China: 1784-1834 (A Reappraisal)" *Business History*, vol. VIII, n.º 1 jan. 1965, 279.

(6). — W. E. Cheong — *Ibid.* 283 (Por "Companhia Inglesa" deve ser tomada a "East India Company").

(7). — *Ibid.*

ricanos, que em 1805 estavam anualmente suprindo 2 a 3 milhões de dólares espanhóis para Cantão (8).

E continuaram a fazê-lo, mesmo depois do início dos movimentos de libertação das colônias espanholas na América, somente com interrupção entre 1812-1815, período da guerra entre os Estados Unidos e Grã-Bretanha.

Este conflito tido em geral como inútil, pouco lógico do lado da Grã-Bretanha, que estava então em guerra com Napoleão e, aparentemente, menos lógico ainda para os norte-americanos, que não estavam preparados para êle, só passa a ter sentido quando se imagina os Estados Unidos em 1812, em termos de potência mundial em potencial, mas com um potencial tão evidente, que não era difícil para os britânicos percebê-lo capaz de vir a ser contundente naquilo que lhes era tão caro: o comércio marítimo (9).

Em 1775, um terço da tonelagem total dos navios britânicos, registrados no "British Shipping Register", saíam dos estaleiros norte-americanos (10). Os marinheiros da colônia já eram então numerosos, e as pescarias da Nova Inglaterra forneciam os homens do mar para tripular navios britânicos, enquanto o solo americano fornecia

- (8). — Os estudos do Sr. W. E. Cheong baseiam-se em pesquisas nos Arquivos de Londres, Madrid, Sevilha e nos livros dos mercadores chineses de Hong-Kong. Suas fontes diretas são: *India Office Library. Canton Consultations, Canton Diaries, Canton Court Letters, Reports for Bengal, Madras and Bombay. Parliamentary Papers (Egerton Series)*; *Archivo de Indias, Sevilha: Sección de Filipinas*. Escrita dos mercadores de Hong-Kong, 1760-1833 controladas pelos *Hopos* (Coletores Oficiais). Na versão de seu trabalho "Trade and Finance in China" para BUSINESS HISTORY, exibe uma tabela onde se vê que a produção de prata da América Espanhola saía pelo Chile e Buenos Aires em direção a Cantão entre 1790 e 1829 são respectivamente.

Buenos Aires = 27.182, 73 dólares de prata

Chile = 1.822,924 dólares de prata

Total 29.005,617

Nessa tabela há também cifras da produção mexicana.

W. E. Cheong — "Trade and Finance in China: 1784-1834 (A Reappraisal)" in *Business History*, vol. VII. nº 1, jan. 1965. Liverpool University Press, (32-56); 49. Trabalho originalmente publicado in *Les Grandes Voies Maritimes Dans le Monde. Rapports présentés au XIIe. Congrès International des Sciences Historiques par la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion du VIIe. colloque* (Vienne 29 août — 5 septembre, 1965). Bibliothèque Générale de L'École de Hautes Études, VIe. section. Paris, 1965.

- (9). — Fato mencionado em Carta do Almirante Sir *Alexander Inglis Cochrane*, comandante da esquadra britânica das Índias Ocidentais em 1807, ao então 1º Lorde do Almirantado, seu conterrâneo escocês George Dundas, Lorde Melville. Esse documento refere-se ao "extensivo comércio marítimo dos norte-americanos com as Índias Ocidentais como parte do prejuízo causado pelos mesmos aos interesses britânicos": Coleção Melville Castle (2-239), S. R. O. (Edimburgo).

- (10). — Leonard F. Guttridge e S. D. Jay — *The Commodores*, Harper e Row, New York, Evanston e Londres, 1969; 5.

pixe, breu, madeira de construção naval, resinas e água raz, tôdas as matérias-primas essenciais para a construção e aparelhamento de navios.

Pitt achava que a Marinha Britânica havia sido a maior vítima da Independência Americana e lamentava, em 1777, terem sido perdidos recentemente,

“o ponto nevrálgico de nosso poder e a base do nosso poderio naval” (11).

No entanto, os Estados Unidos não sentiram necessidade de organizar sua Marinha de Guerra até 1793, quando as primeiras tentativas nesse sentido começaram.

E' útil lembrar que essa decisão foi tomada sem muito entusiasmo, de início e, sobretudo para proteger navios mercantes americanos ameaçados em portos distantes. Por isso mesmo, a guerra de 1812 surpreendeu os Estados Unidos com uma esquadra diminuta e com a marinha de guerra em seus primeiros passos, fator com o qual a Grã-Bretanha certamente contava. Navios mercantes americanos foram no entanto, rapidamente convertidos em irritantes inimigos, mesmo para a poderosa frota britânica.

Nada melhor para a Grã-Bretanha do que destruir êsses incômodos concorrentes de seu comércio e se algum proveito houve, ao fim dessa guerra, êsse canalizou-se para a economia britânica que se livrou da concorrência americana no comércio do transporte em geral, e no suprimento das colônias inglesas, francesas e espanholas do Caribe em particular, ao menos durante 3 anos.

Ainda assim, a guerra de 1812 não pode ser explicada apenas pela concorrência no mercado de transporte, pois os americanos poderiam sempre retomá-lo depois com renovado zêlo. A necessidade de deter os americanos era, além do mais, uma séria questão de estratégia na política britânica do período de guerras.

E' plausível arquitetar uma argumentação britânica em favor da guerra “inútil” de 1812, como resultado da sua convicção de que a multiplicidade dos seus pontos de atrito com os norte-americanos, lhes era, até certo ponto uma vantagem, exatamente por não reivindicarem aquêles, em uníssono, as mesmas cousas.

Os homens da fronteira sudoeste queriam expandir-se em direção à Flórida e os britânicos estavam decididos a deter êsses americanos, para proteger as suas posições do Caribe, onde já se destacou as vantagens auferidas pelos comerciantes americanos. Os homens das Províncias Marítimas da Nova Inglaterra, como também os de Nova Iorque, possuíam navios velozes que concorriam no comércio

(11). — *Ibid.*

de Cantão, subtraindo lucros aos ingleses, além de perturbar, com sua presença na China, um tipo de comércio feito através de companhia monopolizadora britânica, onde os americanos se tornaram, destarte, numa espécie de agentes do anti-monopólio. Atitude, aliás, totalmente coerente com o espírito que presidira a Revo'ução da Independência, mas que no caso decorria das vicissitudes da situação da economia norte-americanas e das condições especiais da chinesa, em seu exclusivismo do "Sistema de Cantão".

Finalmente, os homens das fronteiras turbulentas do norte davam como fácil a vitória contra o Canadá, onde supunham ser ardente o desejo de trocar o regime de sujeição à Monarquia, pelo sistema Republicano, e, por isso, anteviam como certa a conquista de territórios ao norte, fiados nas dissensões raciais lá existentes (12), o que perturbava a Grã-Bretanha.

A agressividade do republicanismo americano, na realidade uniu temporariamente o Canadá, diante do perigo externo, e nesse aspecto favoreceu aos britânicos. O trabalho de agentes ingleses, junto aos índios e negros nos territórios do Sudoeste, tornou bem caro o preço da vitória americana. Por fim, a diplomacia desenvolvida pela Grã-Bretanha em relação aos Estados Unidos, ao término da guerra, adquire maior significação e encaminha o entendimento da contemplada "ação conjunta", dos dois países, em 1818, em relação à agitação das colônias espanholas em processo de liberação ou já liberadas. Se levados em conta os detalhes expostos até agora, fica-se com a impressão mais forte de que os britânicos, na verdade, visavam em primeiro lugar "ancorar" em território norte-americano, pelo maior tempo possível, navios de transporte dos Estados Unidos. Desejavam também a conservação de um *status quo* na região dos grandes lagos, o que conseguiram. Almejavam sobretudo, confinar os interesses americanos à América do Norte e não permitir-lhe expandir-se no Caribe e América do Sul, como era óbvio que vinham fazendo.

No entanto, apesar da pausa na expansão comercial americana, de 1815 em diante ela recomeçou. O comércio de Cantão é retomado; a ingerência dos Estados Unidos na América do Sul continuou também, e no Brasil — embora se deparassem frontalmente com uma Grã-Bretanha de mãos mais desatadas, a partir de 1815, devido ao fim das guerras — os norte-americanos não esmoreceram. A comunicação ora apresentada visa contribuir outrossim, para melhor esclarecer certos ângulos não explorados por A. P. Whitaker, possível razão para que o mesmo afirme:

(12). — A. G. Braddley — *Canada* — The Home Univ. Library, New York, 1911, 90 e segts.

“em 1807, os Estados Unidos sabiam possuir grandes interesses e uma grande oportunidade na América-Latina. Porém, não sabiam ainda de que maneira agir para proteger a um e explorar a outro” (13).

Sabiam muito bem o que pretendiam em 1807, como em 1808 quando se apressaram a dar as boas vindas à Família Real transportada para o Brasil pelos ingleses. Sabiam, sobretudo, o que os ingleses pretendiam no Brasil e tinham idéia desde 1810 de como era necessário enfrentar os mesmos, sem unir a Europa contra os Estados Unidos, como se verá adiante.

Não é difícil, então, concluir porque, apesar de um abrandamento superficial entre 1818 e 1823, a divergência profunda, entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha a propósito da América Latina em realidade só se abrandou na aparência, sendo um expediente, e não uma linha política.

Vale a pena lembrar detalhes do episódio da ocupação conjunta, a ser feita durante 10 anos pelos Estados Unidos e Inglaterra em Astória, no atual Oregon, na costa pacífica atual dos Estados Unidos. Sem maior significação em sua aparência, êsse episódio documenta e justifica o tipo de raciocínio exposto atrás. Permite, ademais, o levantamento de outras hipóteses cabíveis na explicação de um esquema que vê nas diferenças de comportamento de ingleses e americanos, demonstrada também na rota do Cabo Horn, sinais de um atrito de raízes muito mais longínquas, onde a disputa de mercados é um elo importante na cadeia de dissensões que praticamente individualizaram e diversificaram totalmente os objetivos e os interesses anglo-americanos no Continente, levando-os, portanto, a impossibilidade de reconciliação verdadeira durante muito tempo.

No Despacho de número 8 de Thomas Sumter para Mr. Adams, (14) enviado do Rio de Janeiro, datado de 23 de novembro de 1817, êsse ministro americano faz referência aos seguintes fatos: Mr. Prévost a bordo da chalupa *Ontário* e em companhia de seu capitão, James Biddle, tocara no Rio, com despachos confidenciais. Despachos para êle Sumter, que deveriam ter sido trazidos por Mr. Rodney e Mr. Graham, agentes especiais aguardados no Rio, também em viagem para o Chile, via cabo Horn, não lhe chegaram às mãos. Por isso, o “Juiz” Prévost, durante sua estada, conversou com Sumter dizendo-lhe que deveria dali dirigir-se ao rio Colúmbia, no atual Oregon e também sobre a situação de Rodney e Graham. Sumter imagina ter sido a idéia do Departamento de Estado, dar a enten-

(13). — A. P. Whitaker, — *The United States and The Independence of Latin America, 1800-1830*, Baltimore, 1941.

(14). — Despacho nº 8. Thomas Sumter para John Quincy Adams, de 23 de novembro de 1817, DD. NA.

der que a missão Prévost era comercial e relacionada com a América do Sul apenas, escondendo o verdadeiro objetivo da mesma, aludida no documento de Sumter como *our interests in the Columbia River*. Sumter menciona também a partida do Comodoro britânico do Rio (15) dois ou três meses antes, em direção a Buenos Aires com destino ao Cabo Horn e ao Pacífico. Faz também menção a uma fragata russa, a *Kutsoff*, surta no pôrto do Rio de Janeiro e destinada ao Cabo Horn. Sumter desejava saber do Departamento se esta fragata estava indo com destino ao rio Colúmbia ou não, já que notícias neste sentido foram publicadas em jornais espanhóis e ingleses.

Faz ainda uma longa apreciação da posição dos Estados Unidos em relação às grandes Potências européias e suas possíveis ambições no Continente, o que é de grande importância, pois aí argumenta textualmente:

“Somos uma Nação ainda em crescimento e podemos aguardar por uma oportunidade de fazer o *nosso poderio ser sentido na Europa* não arriscando o perigo de termos de *enfrentar uma Europa unida contra nós*. Tenho pensado que as necessidades comerciais da Inglaterra terão, como consequência, alterações na sua posição em relação às colônias espanholas e quanto ao Brasil, nada há que os ingleses possam ganhar restabelecendo êsse trono em Portugal e restaurando aqui o sistema colonial”.

E prossegue:

“não é porém à Rússia, à Inglaterra ou à Espanha que devemos temer e sim a união da Europa para tentar reservar os frutos do Continente Americano para seu uso, preservando para isso o sistema colonial. Também devemos temer a desconfiança das Potências da Europa, quanto ao desenvolvimento do Republicanismo no Novo Mundo, que a nossa imprensa e os nossos oradores não cessam de apresentar como sendo o objetivo do nosso governo.

Nada temos a temer da Rússia que eu saiba (16) na América, exceto, talvez, se ela vier a interferir em nossos objetivos na Costa Noroeste e no Pacífico, se é que temos algum (17). Nada temos também contra a Independência das colônias espanholas se eventualmente a nossa política favorecer uma assistência a essas colônias.

- (15). — Comandante e depois Comodoro William Bowles, considerado por Sumter um dos homens mais bem informados do Rio.
- (16). — Ver-se-á adiante que Sumter ou estava mal informado ou escondia o que ouvira do Juiz Prévost a êsse respeito.
- (17). — Aqui definitivamente Sumter não está sendo preciso, pois, em fevereiro de 1815, recebeu de “Mr. Clapp, Adventurer to the Columbia River” um Relatório de atividades discutindo os interesses dos Estados Unidos na região do Rio Colúmbia em um retrospecto a partir de 1810. Clapp era um agente de negócios, fazendo espionagem comercial em favor da “Companhia de Mr. Astor” e relatando sobre as atividades da “North West Company” que mais tarde fundiu-se na “Cla. da Baía de Hudson”. Clapp menciona também o estabelecimento que “os russos tem agora em São Francisco” e alguns norte-americanos engajados no tráfico de escravos indígenas: “Mr. Clapp, *Adventurer to the Columbia River to Thomas Sumter*, Anexo 26 ao Desp. de 10 de março de 1815, vol. I A, DD. NA.

Quanto à missão Ontário — prossegue Sumter — é difícil guardar segredo sobre o que não pode ser escondido. Na imprensa britânica do dia 3 de outubro, apareceu tal notícia e o destino do barco foi dado como sendo o *Chile*, e sabemos que nenhum segredo é bem guardado nos Estados Unidos.

A parte referente ao Rio Colúmbia talvez possa ser mantida em segredo, sob a alegação de uma expedição de prospecção comercial “neutra”, para o Chile e o Peru, o que despertaria menos ciúmes no ministro inglês e no ministro Casaflores da Espanha...

... Talvez Casaflores tenha sido informado por seu predecessor, o cavaleiro Vilalva, do que eu lhe dei a entender, isto é, que eu não era inimigo da Espanha, porém de Portugal e da Inglaterra” (18).

Nesse longo despacho de Sumter, aparecem vários pontos pouco explorados quanto a posição dos Estados Unidos em relação à Europa e à América Latina.

Revela principalmente a visão de Sumter do problema Europa-América como um reflexo da administração Monroe-Adams em suas linhas gerais. Monroe, Presidente há mais de 7 meses quando este despacho é escrito, através da política hábil de Adams, tentava exatamente o que Sumter sugere: evitar a união da Europa contra os Estados Unidos. Ir até mais além e aproveitar das vicissitudes de interesses comerciais da Grã-Bretanha, que no futuro a separaria da Europa (*palavras proféticas*). Acima de tudo, impedir que através da preservação do sistema colonial, a mesma continuasse usufruindo das riquezas do Novo Mundo.

Quanto a maneira de agir dos americanos em 1817, ela está mais do que delineada neste documento: trabalhar as potências européias no sentido de desfazer a impressão de que os arroubos de oratória e os excessos da imprensa americana, em favor da republicanização do Novo Mundo, refletissem, necessariamente a política do governo.

O problema do rio Colúmbia, que tem ligação com o término da guerra de 1812 e mesmo com aspectos menos conhecidos da elaboração da Doutrina Monroe, é deveras importante.

A descoberta do rio Colúmbia (19), motivou a demanda da região onde corria esse rio pelos Estados Unidos e os exploradores Me-

(18). — Despacho Diplomático Th. Sumter a J. Q. Adams, 23 de novembro de 1817 DD. NA. Note-se a atitude dúbia de Sumter em relação à Espanha sob cujo regime colonial não havia sido prejudicada a obtenção de praias na América Espanhola.

(19). — Navegadores espanhóis localizaram a Costa do Oregon em 1543. Em 1775 Bruno Heceta e Juan Francisco Bodega y Quadra tomaram posse da região em nome da Espanha. O Capitão James Cook lá esteve em 1778-80. Um comércio limitado de peles de lontras, ali abundantes, passou então a ter lugar entre seus marujos e os índios ali estabelecidos, e esse foi o início do comércio triangular entre esta costa, a China e a Inglaterra por volta de 1785. Os americanos lá residentes entraram nesse

riwether Lewis e *William Clark* (1804-1806) reforçaram a habilitação norte-americana para a posse da mesma.

Apesar da companhia canadense *North West* ter estabelecido postos de comércio nessas proximidades entre 1807-10, o primeiro posto comercial dentro da presente fronteira do Oregon foi construído pelos americanos, em 1811, quando os sócios de *John Jacob Astor* na *Pacific Fur Company* construíram o entreposto que daria origem a Astória, fundada em 1813.

Durante a guerra de 1812, os parceiros de Astor venderam seus interesses para a *Cia. Canadense North West*. Em seguida um navio de guerra britânico tomou posse de Astória. Esse fato é considerado como sendo o motivo pelo qual a região do Oregon entrou nas negociações da Paz de *Ghent*.

Astória foi restaurada para os americanos oficialmente em... 1818, concordando os ingleses e americanos em comerciarem em conjunto na região, independentemente das questões de limites entre as duas nações, questões que se arrastaram até 1846.

Em 1819, pelo tratado da Flórida, a Espanha desistiu de seus direitos à região do Oregon. No entanto, depois disso, as autoridades americanas abandonaram-na durante os seguintes trinta anos.

Em 1821 a "Cia. da Baía de Hudson" fez aliança com a *North West Company* e realizou a única ocupação efetiva, naquelas distantes paragens, dominando inteiramente o comércio de peles da região.

A imigração norte-americana com intuítos colonizadores foi iniciada em 1834, com a chegada de missionários metodistas. Crescendo a imigração e o número dos colonos vindos dos Estados Unidos, na década de 40, não havia, no entanto, estatuto que os submetesse diretamente ao governo norte-americano ou britânico, pois as leis que regulavam a vida da área, eram as da "Companhia da Baía de Hudson" e estas aplicavam-se somente aos britânicos.

O Oregon foi território até 1850 e viveu, até esta data, sem qualquer apoio do governo, apesar das muitas e famosas "petições do Oregon".

Quando começou a corrida do ouro na Califórnia, o Oregon tornou-se o mercado abastecedor de suprimentos agrícolas da região, e assim prosperou e em 1859 foi admitido como Estado na União.

Diante dos fatos atrás relatados, que não explicam a missão *Prévost*, tentou-se buscar outros subsídios para sua interpretação. Em um trabalho publicado no periódico da *Oregon Historical Society*,

comércio em 1789. Em sua segunda viagem a esta costa, em 1792, o Capitão Robert Gray, dos Estados Unidos, descobriu e entrou no Rio a que deu o nome Colúmbia, o mesmo de seu navio.

de n.º 4, datado de dezembro de 1918, cuja cópia “xerox” obtivemos na Biblioteca da *Washington State Historical Society*, (*) há um artigo assinado por T.C. Elliot, intitulado “A rendição em Astória em 1818” (20) que descreve vários detalhes dessa missão, alguns dignos de nota, para a apreciação da posição dos Estados Unidos, da Inglaterra e da Rússia em relação à discutida situação da fronteira Noroeste e à região do rio Colúmbia ponto que serviu de ensaio para um abrandamento das relações anglo-americanas.

Em agosto de 1818, o capitão *James Biddle*, da chalupa de guerra americana *Ontário* e figura importantíssima devido aos seus numerosos anos de serviço na rota da América do Sul, via cabo Horn, dirigiu-se, em missão especial, para a mesma zona do rio Colúmbia, onde proclamou publicamente a soberania dos Estados Unidos sobre aquela área (21).

Dois meses depois, Mr. *John Bartow Prévost*, o “Juiz” Prévost mencionado nos despachos de Sumter (22) chegava ao mesmo local a fim de executar sua missão, da qual tinham conhecimento os ingleses, apesar das dúvidas suscitadas pelo Ministro Sumter em seu relatório (23).

O local para onde se dirigiu Prévost era próximo ao entreposto construído em 1811 pela *Pacific Fur Company* e mais tarde reconstruído e aumentado pela companhia canadense *North West Company*.

Sua atividade principal era o comércio de peles de lontra para a China, e nesta atividade agiam aventureiros americanos, em conjunto com os aventureiros ingleses, eliminando a fronteira dos interesses políticos e juntando-se através dos mesmos intentos econômicos. Os britânicos não podiam, oficialmente, negociar com a China, a não ser através da *North West Company* em articulação com a *East India Company*, mas os americanos não estavam submetidos a esta restrição, daí o conluio dos *free lancers* americanos com os ingleses. Além disso as dificuldades dos ingleses para transportarem prata para Cantão, depois das restrições de 1805, facilitava o entendimento sub-reptício dos homens de negócios.

Na ocasião da missão Prévost, um desejo de acomodação entre a Grã-Bretanha e os Estados Unidos, no sentido de contornar as diferenças da fronteira Noroeste, torna-se aparente, pois o emissário

(*) . — Nossos agradecimentos ao *History Group*.

(20) . — T. C. Elliot — “The surrender at Astoria in 1818” in *The Quarterly of the Oregon Historical Society*, vol. XIX, nº 4, dezembro de 1918, pg. 271 a 282.

(21) . — O Capitão Biddle é agente diplomático, especial e secreto. Sua ação no Brasil será objeto de Capítulo de nossa tese em preparo: “Desafio Americano à Preponderância Britânica no Brasil.”

(22) . — Despacho nº 8, Sumter a J. Q. Adams, 23 de novembro de 1817, DD. NA.

(23) . — *Ibid.*

americano chegou a Astória em um navio britânico, como hóspede do oficial britânico nomeado para representar o seu govêrno nessa mesma questão.

A bandeira americana foi içada, solenemente, no estabelecimento então conhecido como Forte George, representando a ocupação da área pelos Estados Unidos.

Depois, devido à reorganização da *Cia. da Baía de Hudson* em 1821, absorvendo a *North West*, a única bandeira alí flutuando era a da *Companhia da Baía de Hudson*, embora o território continuasse a ser freqüentado por cidadãos dos Estados Unidos.

A escôlha de Prévost para a missão aqui descrita foi feita pelo presidente Monroe, durante a ausência de John Quincy Adams que viajara para Inglaterra, sendo substituído interinamente por *Richard Rush*. Instruções para Mr. Prévost foram, porém, deixadas por Quincy Adams, nas quais Prévost era descrito como “Agente para comércio e marinheiros” (24).

As instruções de Mr. Prévost eram para embarcar o mais breve possível no *Ontário* e, em companhia do Capitão Biddle, naquela ocasião em Nova Iorque, deveria parar no Rio de Janeiro e lá entregar despachos a Mr. Sumter. Feito isso, êle viajaria em direção ao Cabo Horn e daí ao rio Colúmbia, retornando ao Perú e ao Chile após cumprida sua missão no Oregon.

De Callao, a chalupa *Ontário* voltaria aos Estados Unidos e Prévost aguardaria, em Lima, a ocasião para executar a segunda parte de suas ordens. Essa segunda parte era justamente a missão de substituir *Joel R. Poinsett*, agente americano que em 1815 deixaria o Chile. Lá deveria Prévost coordenar os interêsses comerciais de seu país e corresponder-se com Thomas Sumter, no Brasil, o que fêz.

O memorando de instruções de Mr. Prévost prossegue, dizendo que era desejo do Presidente e também de Mr. *Astor (John Jacob)* de Nova Iorque, que lhes fôssem passadas, a ambos, informações relativas aos sucessos da missão do rio Colúmbia (25).

Mr. Prévost escreveu ao Departamento de Estado, primeiro de Nova Iorque, em 5 de outubro de 1817, dizendo que o Capitão Biddle havia recebido suas ordens e prosseguiu dando contas de seus passos ao Presidente daí em diante, em numerosas outras cartas, cujos rece-

(24). — State Department, Washington, *Bureau of Rolls & Library*, Mss. vol. not numbered on the back “Lettres of J. B. Prévost”, 1817, 1825 — citado por T. C. Elliot, nota de rodapé, 272.

Van Alstyne confirma a articulação decidida de Adams nessa política da Costa Noroeste, lembrando também a receptividade de Jefferson ao esquema já em 1783. Ver — Van Alstyne, *The Rising American Empire*, — New York, 1960; 92-99.

(25). — Mr. Astor, John Jacob — Fundador de Astória e amigo do presidente Monroe; armador de navios, rico comerciante.

bimentos foram mencionados no diário de *John Quincy Adams*, VI, 205. Biddle e Prévost não se deram muito bem e suas opiniões divergiram sobretudo quanto aos assuntos ligados às atividades de ambos na América do Sul (26).

Houve mesmo rumores, na ocasião, de que Prévost estaria esperando instruções da Inglaterra para agir, mas não há provas de tal fato, além da sua viagem com o capitão Hickey da Marinha Britânica, até Astória e de uma carta datada de Santiago do Chile, 8 de julho de 1818, em que Prévost declara que o capitão britânico lhe havia mostrado “certas ordens” de seu governo, com instruções para ir para à região do rio Colúmbia e

“entregá-la oficialmente a qualquer pessoa autorizada dos Estados Unidos, de acôrdo com o artigo 1º do tratado de *Ghent*” (27).

A escôlha do juiz Prévost para esta missão é bastante sugestiva porquanto êle era enteado de Aaron Burr e foi criado nessa família. Em 1804 Prévost foi nomeado juiz distrital dos Estados Unidos na Luisiânia e, possivelmente estava em Nova Orleans, durante o período da chamada “intriga Burr”.

Descendente de suíços, seu pai fôra oficial no exército britânico e morrera no Caribe em 1779. Sua mãe, Theodosia Bartow Prévost, figura de proeminência no período revolucionário, casou-se, em segundas núpcias, com o já mencionado Aaron Burr (28).

As tendências políticas do “juiz” Prévost devem, de alguma forma terem sido afetadas pela famosa “intriga Burr” (*).

Burr começara sua proeminência política derrotando no Senado o sôgro de Alexandre Hamilton, General Philip Shuyler, o que daí para a frente, fêz do poderoso Hamilton, seu inimigo implacável. Candidato a Vice-Presidente juntamente com Thomas Jefferson em 1800, apesar da oposição de Hamilton, Aaron Burr foi eleito. O famoso duelo entre Burr e Hamilton resultou na morte de Hamilton.

(26). — O Capitão James Biddle, em seus documentos particulares, nas cartas escritas ao seu irmão, faz alusão à importância que Prévost atribuía à segunda parte da missão Prévost, ou seja, a missão no Chile e Perú, motivo de discórdia entre ambos. N. Wainwright, *Commodore Biddle, and His Sketch Book*, Philadelphia, 1968; 15.

(27). — T. C. Elliot — “The Surrender at Astoria”, 274.

(28). — Aaron Burr entrou em contacto com a *The Mexican Association*, grupo acusado de ter-se inspirado nos projetos de Miranda que visaram em 1806 emancipar o México e o Perú. Segundo o juiz do Condado de Nova Orleans, James Workman, a “Association” contava com a promessa de ajuda do governo norte-americano (Trials, 181, c1j. em E. De La Torre Villar, — “Dos Proyectos para la Independencia de Hispanoamérica: James Workman y Aaron Burr”, in *Revista de História de América*, nº 49, México, junho de 1960, 1 — 83.

(*) . — O título de Juiz foi usado por Prévost pelo resto da vida, mesmo depois de deixar seu cargo de Juiz distrital da Luisiânia.

Procurado pela justiça, Burr obteve asilo em Filadélfia, na casa do General Wilkinson, americano aliado da Espanha que constitui exemplo de como era possível a cidadãos americanos comerciarem com a Espanha sem depender de tratados comerciais entre os dois países.

Burr e Wilkinson planejaram conquistar o México e fazer dê-le um “estado independente” para o qual esperavam atrair populações do Oeste americano e fundar um império, segundo o modelo napoleônico, tendo Nova Orleans como capital.

A conjura de Burr foi descoberta, diz-se que por êle ter falado demais. Foi prêso e julgado. Foi porém abso'vido e depois seguiu para a França, a fim de tentar conseguir ajuda de Napoleão para conquistar a Flórida, no que falhou.

Depois de anos de penúria na Europa, regressou Burr à América em 1812, voltando a abrir o seu escritório de advocacia em Nova Iorque. Lá estava, portanto, quando seu enteado James Bartow Prévost, seguiu para a Missão do rio Colúmbia.

A presença da fragata russa mencionada por Sumter no pôrto do Rio de Janeiro com destino ao Cabo Horn no Pacífico, também tinha ligação com os acontecimentos do rio Colúmbia, porquanto de acôrdo com o relatório formal de Prévost datado de Monterrey, novembro de 1818, dirigido a J. Quincy Adams, os russos estavam pensando ir abaixo do paralelo 58°11' e dar maior expressão ao que até então chamavam de “América Russa”.

No começo de 1816, de fato, dois novos estabelecimentos russos haviam sido localizados em uma das Ilhas *Sandwich*, de nome *Atooi* e outro, não muito distante de São Francisco, que era, então, a possessão mais setentrional dos espanhóis naquela área . . . Dois navios russos deixaram Valparaíso — ainda segundo o relatório — poucos dias antes da chegada de Prévost naquele local. Um dêles, levava a bordo mecânicos de todos os tipos, juntamente com implementos agrícolas. Percebeu Prévost, ao navegar depois nas proximidades do estabelecimento russo na Califórnia, que uma “estrada” havia sido recentemente aberta naquele local.

Finalmente Prévost sugere que todo interêsse russo havia sido excitado pelos louvores feitos por Humboldt que descrevia aquela região como riquíssima, tendo o sábio alemão tido o trabalho de contar até os fardos de peles levados para a costa e embarcados para a China, uma atividade na qual os americanos dominavam, segundo Humboldt, a maior parte (29).

(29). — Esse é o relatório final que não consta dos documentos citados por Elliot, nem nos escritos de J. Q. Adams. Encontra-se nas Atas da 17ª sessão do Congresso; “Register of Debates of Congress”, *Gales & Seaton*, vol. III.

E' muito provável que tôdas essas observações pudessem ter levado os americanos a crer que os russos estavam cogitando em exercer soberania sobre tôda a Califórnia. Tais suspeitas devem ter sido aumentadas pela sugestão feita por Prévost de que os russos não eram navegadores tão intrépidos naquela época, a tal ponto de mandar navios cobrir uma distância tão grande sem objetivo exato. Também não teriam feito suprimentos tão vultosos em Lima, a não ser que cogitassem aumentar seu estabelecimento da Califórnia, nas vizinhanças de São Francisco usando os portos do Chile como base de abastecimento.

Subsídios para essa argumentação estão na documentação de nº 45, 17a sessão do Congresso, volume III, onde consta a Mensagem presidencial de James Monroe datada de 25 de janeiro de 1823, num total de 17 páginas, enviada ao Congresso (30).

O assunto da mensagem é precisamente referente a

“um relatório de Mr. J. B. Prévost datado de Monte Rey
(sic) de 11 de novembro”

e dirigido a John Quincy Adams.

Repete, a mesma, tôdas as descrições do artigo de T. Elliot (31), referente à chegada de Prévost à embocadura do rio Colúmbia na fragata britânica *Blossom* (*) e suas subseqüentes atividades anteriormente mencionadas. O importante e nôvo aspecto de todo o problema nesta mensagem, é a confirmação de que o relatório Prévost, constituía, ainda em janeiro de 1824, assunto de prioridade para o presidente dos Estados Unidos. Esta prioridade, de acôrdo com o breve histórico do Oregon e Astória já aqui elaborado, não se prendia à colonização ou à expansão dos estabelecimentos americanos em Astória, ou nas margens do rio Colúmbia, para onde os primeiros colonos só chegaram em 1834. A mensagem presidencial insistia, especificamente, na referência aos dois estabelecimentos russos, o de Atooi e o das proximidades de São Francisco descritos por Prévost.

Ora, os russos já haviam, em 1823, sido expulsos do seu estabelecimento em Atooi pelo rei de um dos quatro reinos das Ilhas Sandwich ou *Hawaii*, Kamehameha I, comumente descrito como sendo “a mais vibrante personalidade da história havaiana”.

Equipando-se melhor que seus rivais, com navios, armas e ajuda estrangeira, Kamehameha I conquistou a quase totalidade das

(30). — “Register of Debates of Congress” *Gales & Seaton*, vol. III, *Second Session, 17 th Congress*, nº 45, *Message on Columbia River by President Monroe* em 25 de janeiro, 1823, 17 pp.

(31). — T. C. Elliot, — “The surrender at Astoria in 1818” ...

(*) . — Nossos agradecimentos à sra. Ethel Page que copiou o documento em Washington.

ilhas, tornando-se senhor absoluto de quase tôdas elas. Consolidando e organizando seu govêrno, investiu contra os russos e contra piratas espanhóis em 1818. O comércio de sândalo ajudou-o economicamente, e seu reinado foi próspero. Sucedeu-o em 1819 Kamehameha II, sob cujo reinado, em 1820, chegaram às Ilhas os primeiros missionários americanos procedentes da Nova Inglaterra. Em 1822, os missionários americanos, então já em número considerável, haviam ensinado suficiente inglês aos nativos para que as primeiras leis do país fôsem então impressas naquela língua. Em 1850, por sua vez, o *Book of Mormons* era impresso na língua nativa. A história do Hawaii, depois disto, escapa ao propósito dêste trabalho onde nesta altura, apenas importa mostrar como terminou a ocupação russa em *Atooi*. E' de notar-se, também, a pronta ação dos missionários e a "ajuda" americana, na mesma direção temida nos círculos oficiais de Washington em relação à Rússia e outras potências da Europa, especialmente no "Rio da Prata" (32).

Rumores da ocupação russa também alarmavam os espanhóis e êstes tentaram estabelecer-se com decisão na alta Califórnia. Para tanto, Gaspar de Portolá fez uma expedição partindo de San Diego em 1769. A expedição passou pela baía de Monterey sem reconhecê-la, até que três anos mais tarde, outra expedição finalmente a localizou. Pouco depois uma colônia permanente, São Francisco, ali surgia, tendo sido iniciada com um presídio e u'a missão (a missão Dolores) e mais tarde, seis missões garantiram a posse espanho'a daquele local. Durante anos a fio, aquêles postos avançados viveram uma vida isolada, até que em 1806 a Rússia ampliou seu comércio de peles em tôda a área. Sem sucesso em São Francisco, a Rússia teve porém maior êxito depois de 1812 no Forte Ross, cêrca de setenta e cinco milhas ao Norte de São Francisco. Esta aventura russa declinou somente em 1841, apesar de continuarem, mesmo depois desta data, as visitas de negociantes, baleeiros e caçadores russos, à alta Califórnia.

(32). — Deve ter causado impacto e apreensão a notícia da viagem russa do *Vostok* e do *Mirny* à volta do Horn, em 1819. Essa viagem era tão distante e tão canhestra para os russos, que somente uma decisão óbvia, de exploração em direção à América, poderia justificá-la. Isso e mais a famosa intriga russo-francesa divulgada em 1819, devem ter sido fatores de influência nos acontecimentos seguintes. A divulgação da intriga de que a França, com o apôlo da Rússia e à revelia da Inglaterra, apoiava D. João VI num projeto seu de colocar um príncipe da Casa Bourbon à testa do Govêrno das províncias do Rio da Prata em 1820, transparece da Carta Confidencial do Visconde de Castlereagh a Edward Thornton, datada de 13 de Julho de 1820. F. O. 63/227 apud C. K. Webster, *Gran Bretaña y la Independencia de la America Latina, 1812-1830*. Tomo I. Ed. G. Craft Buenos Aires, 1944; 275 a 277.

Em 1835, já os Estados Unidos haviam tentado comprar ao México a baía de São Francisco. Com a Guerra Mexicana de 1846, finalmente esta baía foi incorporada ao Território da União Americana.

Não era pouco plausível, portanto, que em 1823, na sua mensagem do princípio do ano ao Senado, o Presidente revivesse o relatório Prévost de 1818, referente aos estabelecimentos russos e ao rio Colúmbia. O “segrêdo” da missão Prévost é transformado em política mais coerente, quando se pensa na correlação entre esta mensagem e a outra, muito mais famosa — porém, na verdade, como se vê, ainda aberta a reinterpretações — e que data de 2 de dezembro do mesmo ano de 1823, constituindo a base da conhecida “Doutrina Monroe”.

John Quincy Adams, numa reunião de Gabinete de 13 de maio do mesmo ano 1818, registrada em suas “Memórias” (33), declarou suspeitar totalmente das intenções da Grã-Bretanha em relação a uma “ação conjunta” das duas nações, nas colônias européias da América. Isso poderia parecer paradoxal, quando no ano anterior, a missão Prévost estava preparando nada menos do que o caminho para uma “ocupação conjunta anglo-americana” na tão bem encenada e tão mal disfarçada “rendição” de Astória, realizada pela missão Prévost. Essa missão “misteriosa” ilustra bem a posição das duas nações, tanto em relação às posições ao longo da rota do Horn, como no quadro político internacional.

Não é descabida, porém, a suposição de que todo o alarme, como também os rumores sobre os propósitos da Rússia na Califórnia, não se tivessem atido apenas aos espanhóis e norte-americanos. Deve ter preocupado também aos britânicos. Esses, entre contornar as diferenças com os americanos e impedir outras pretensões européias na América, sobretudo russas e francesas, devem ter optado pela primeira alternativa.

Temperley afirma que a atuação diplomática de Canning junto ao Príncipe Polignac — e conseqüentemente divulgação do memorando Polignac com o qual Canning contava “neutralizar” o perigo francês na América — também alentou sobremaneira o governo norte-americano na solução de enviar ao Congresso a mensagem Monroe. O que os britânicos parecem não terem esperado, foi a decisão de proclamá-la em separado, da parte dos norte-americanos (34).

(33) . — Charles F. Adams — ed. *Memoirs of John Quincy Adams*, Philadelphia, 1875, vol. IV, 92.

(34) . — H. Temperley — *The Foreign Policy of Canning, 1822-1827*, London, 1925; 118-119.

Ainda ao tempo de Castlereagh, já havia pouca harmonia entre o Tsar russo e a Grã-Bretanha; a França, mal saída da derrota, não estava em situação de impor condições aos vitoriosos de Waterloo, mas podia conspirar contra os britânicos, visando eliminar sua ascendência na política da Europa Continental, já que ainda não podia concorrer com os mesmos nos mares.

Exeperiente diplomata e homem bastante versado em assuntos de política européia, Sumter antevia também, e com razão, a possibilidade dos interesses comerciais da Inglaterra forçarem-na, futuramente, a abandonar de moto-próprio a aliança européia, posição mais do que aparente ao Ministro Americano na côrte portuguesa, já em 1817. Na realidade, começara muito antes, em 1808, uma “tendência” na política inglesa e norte-americana, claramente influenciada por acontecimentos econômicos, ligados ao Atlântico Sul e nesse Atlântico à posição da Grã-Bretanha no Brasil. Em essência, essa era uma situação de oposição econômica, também comandada pela corrida das outras nações européias, após 1815, para a partilha colonial, partilha no Atlântico, no Pacífico, no Nôvo Mundo, onde fôsse possível, contrô'e de posições, de rotas comerciais, enfim: a volta às velhas pretensões anteriores ao período de guerras. Na prática essa situação traduziu-se em desafio norte-americano ao regime colonial perfeitamente caracterizado na preponderância exercida pelos britânicos no Brasil de onde era possível coordenar atividades políticas e econômicas à volta de tôda a América do Sul.

O mesmo Thomas Sumter, escrevendo ao Agente Joel Roberts Poinsett, então no Chile (35), faz uma análise profética na situação das duas nações, Grã-Bretanha e Estados Unidos em 1812, logo após declarada a guerra entre ambas:

“Uma cousa é certa: quem possuir Montevidéu é dono de um poderoso engenho, poderoso para influenciar tôda a região ... estendendo essa influência até o Chile e o Perú. Os ingleses tentaram arruinar nosso comércio; isso, de forma alguma desgostará Napoleão”. E mais ad'ante, nesta longa carta de 25 páginas, Sumter indaga: “Há alguma ligação política entre os partidos rebeldes do Chile com Lima e Caracas?”

Finalmente vem a expressão dos sentimentos de Sumter quanto ao comércio na rota do Horn:

“Se os Estados Unidos não puderem manter seu comércio no Atlântico, devem estabelecer-se firmemente no Pacífico noroeste, comércio com o Japão, com a China, México... pois os produtos dos Estados Unidos podem ser vendidos a troco de *prata e ouro*, e prata e ouro é o que a Inglaterra deseja do Continente america-

(35). — Thomas Sumter a Mr. Poinsett, U.S. Agent, Rio, 24 de setembro a 20 de novembro de 1812, DD. NA.

no" ... "Se os Estados Un'dos não tomarem Montevidéu, êste, breve, estará nas mãos dos portuguezes ou dos inglezes — o que na realidade é a mesma cousa" (36).

Essa idéia dos interesses comerciais portuguezes e inglezes redundarem na "mesma cousa", está expressa também na opinião de D. Pedro I que declarou a Henry Chamberlain, o representante britânico no Rio:

"Sim, compreendo muito bem, seu govêrno sente maior amizade por Portugal do que pelo Brasil. E' muito natural...". Também estão combinados seus interesses com ela (Grã-Bretanha) pois desfrutam de quase todo o comércio dêste país"....

A "combinação de interesses" a que D. Pedro aludia, não se limitava a Portugal ou a Grã-Bretanha. Restabelecida a paz na Europa, esta voltou-se com avidez para o comércio marítimo e os desejos de recolonização da Europa monárquica foram alvo da maior apreensão no Nôvo Mundo.

Comerciantes americanos nada fizeram, individualmente, para desencorajar tais apreensões. Ao contrário, ao propor suas transações, o faziam em termos de nações americanas comercializando com suas co-irmãs, livrando-se, destarte, do odioso monopólio europeu.

Embora a Grã-Bretanha se afastasse da Europa, mais obviamente depois de negar-se a participar do Congresso de Verona, a opinião formada, no Nôvo Mundo, de que ela era Agente dos interesses europeus, deu excelentes oportunidades aos norte-americanos para insinuar seu comércio através do "slogan" acima apontado. Quizessem ou não, eram apontados como anti-monopolistas, anti-europeus. Eram um símbolo e até que o mito se desfizesse, assim seriam julgados.

Discutindo-se no Congresso Americano a conveniência de mandar delegados dos Estados Unidos ao Congresso do Panamá, em 1826, o discurso de Edward Livingston repercutiu especia'mente na "Casa dos Representantes", quando o representante da Luisiânia ponderou:

"Não há motivo para temer-se que êsse Congresso (do Panamá) seja dirigido, como uma coalisão (dos países americanos) contra a coalisão dos Monarcas da Santa Aliança, ou para destruir o govêrno Imperial do Brasil, eliminando todo e qualquer traço do regime monárquico do solo americano" (37).

(36). — Informação sucinta de uma entrevista com o Imperador D. Pedro, ocorrida na quarta-feira, na noite de 20 de outubro de 1824, no Palácio de São Cristóvão. Anexo nº 1 de Henry Chamberlain a Canning, nº 121, 2 de novembro de 1824, F. O. 63/279, C. K. Webster — *Gran Bretaña y la Independencia de la America Latina, 1812-1830*, 2 vols. Buenos Aires, 1844.

(37). — "Register of Debates, Gales and Seaton, sessão 30 de janeiro de 1826, vol. II, part. 1, 1825/6; pags. 1208-9.

Na realidade, embora o Presidente Adams e sua administração, fôsem acusados nos acalorados debates das duas Casas do Congresso, de “correrem um risco dando a impressão de violação de neutralidade”, os Estados Unidos designaram seus representantes junto ao Congresso do Panamá, um fracasso, porém um marco histórico de inegável importância.

No Brasil, na mesma ocasião, Condý Raguet criava sérios problemas por ser suspeito, como agente do republicanismo e ao mesmo tempo Raguet denunciava o Brasil, em seus relatos a Henry Clay, Secretário de Estado, como sendo a *ronda da Monarquia na América* (38).

O mesmo Condý Raguet tudo fêz para destacar a necessidade da Marinha Americana proteger interesses de sua frota mercante na rota do Horn, onde a política brasileira no Prata, também na mesma data, perturbava o livre movimento dos navios americanos, apresando-os, sob pretexto de um bloqueio não justificável em relação ao comércio dos neutros.

Percebe-se claramente que o móvel político, tanto real como imaginário, ligou-se ao comercial e ao econômico. Tal realidade é comprovada por um dos poucos relatos de “viagem de negócios” à volta do Cabo Horn, realizada antes da abertura dos portos do Brasil, tendo tocado num dêles e narrada pelos seus protagonistas.

No Diário de *William Shaler* (o mesmo que se tornaria Agente Especial na América do Sul) estão subsídios informativos de que em 1802, êle e *Richard Cleveland*, viajaram de Boston a Hamburgo para comprar produtos vendáveis na América do Sul. De Hamburgo voltaram, parando nas Canárias e no Rio de Janeiro, e, daqui, foram até Valparaíso *onde já haviam estado em 1799* (39).

Em Valparaíso, tiveram embaraços com as autoridades, pois cartas de Hamburgo os denunciaram. Sanaram êste imprevisto, durante os dois meses que lá estiveram, conseguindo conversar e convencer as autoridades locais, das vantagens oferecidas pelo comércio sem monopólios. Convenientemente, traziam à mão, exemplares da *Constituição Norte-americana traduzidos para o espanhol* e ofereceram-nos aos “creolos”. Desembaraçados, prosseguiram sua viagem, parando em *San Blás* e seguindo dali, sem distúrbios, até Cantão, seu pôrto de destino (40).

A declaração Monroe, em 1823, enfeixara a idéia de responder com uma forte negativa às pretensões da Europa na América,

(38). — Condý Raguet a Henry Clay, 25 de outubro de 1825, DD. NA.

(39). — Richard Cleveland — “Narrative of Voyages and Commercial enterprise” in A. R. Whitaker, *Early Commercial Relations of The United States and Spanish America*; in Humphreys and Linch, *The Origins* 91-92.

(40). — *Ibid.*

atitude coerente, ensaiada desde o momento em que se ergueram como a primeira nação livre da América (41).

Era, afinal, a sùmula de um conjunto de ações americanas, vindas de longe, de um passado quando se antepuseram, por primeiro, aos desígnios europeus na América.

Não traduziu, portanto, isolacionismo e sim uma punjante aver-são pela “contaminação” que a Europa pudesse continuar a exercer na América.

A contribuição trazida aqui, é destacar a política de Jeferson, Adams e Monroe; bem assim, como a atividade comercial americana num mesmo contexto e num mesmo desêjo de inserir a América Latina em um verdadeiro círculo imune a essa “contaminação”. Seu traçado é quase o mesmo da carreira comercial do Cabo Horn. Rota, onde mercadorias e idéias, foram agressivamente oferecidas pelos Estados Unidos.

Motivos como os até aqui expostos, autorizam a crer-se que na sua missão diplomática como Ministro em Londres, Richard Rush haja argumentado com os informes confidenciais da missão Prévost cujos detalhes presidira, a fim de tentar o necessário apôio da Grã-Bretanha face a uma tomada de posição norte-americana mais contundente nas pretensões coloniais da Rússia.

Este foi um fato de grande relevância, conectado com tôda a arquitetura da Doutrina Monroe e resultado do primeiro passo para o abrandamento da tensão anglo-americana dado pela missão Prévost. Derruba, como consequência, as possibilidades de admitir-se o desêjo isolacionista norte-americano como base essencial dessa doutrina, e autoriza a plausível suposição de que ela apoiou-se mais na política de “dividir para reinar”. Imiscuiu-se a diplomacia americana assim profundamente — apesar dos protestos em contrário de seus homens públicos — na intrincada política européia com o intuito primordial de alijar sua influência em todo o Continente Americano (42).

A elaboração de um esquema desta natureza antecedendo a “Declaração de Monroe” como a repercussão dêste sôbre as demais nações são capítulos de uma diplomacia bastante sofisticada para um país como os Estados Unidos, então apenas iniciando a sua vida nacional.

(41) . — Esse caráter de negativa à Europa na Doutrina Monroe, é apontado por Van Alstyne para caracterizar o nascimento do *Leviathan norte-americano*. R. W. Van Alstyne — *The Rising American Empire*, Oxford University Press. N. York, 1960, 98-99.

(42) . — Cf. Cresson (W. P.), *The Holy Alliance. The European Background of the Monroe Doctrine*. New York, 1922, esp. 81-82.

A manutenção de diplomatas do mais alto gabarito em postos-chaves da América Latina no decorrer da primeira metade do século XIX, bem demonstra que a rota do Cabo Horn possuía para os Estados Unidos incomensurável importância política antes de vir a ter, muito mais tarde, considerável importância econômica.

Fatos como este colaboram para que se venha a pensar menos casualmente na presença de tomada de posição norte-americana, em vários pontos da América Latina, antes da segunda metade do século XIX, com objetivos que não se cifram em planos de penetração econômica que teriam, forçosamente, de ser contemplados a longo prazo.

*
* *

INTERVENÇÕES.

Do Prof. *Deusdâ Magalhães Mota* (FFCL-USP).

Pergunta se a Missão Prévost pôs fim à tensão Inglaterra-Estados Unidos? Afirma que essa tensão prosseguiu até à Guerra de Secessão, quando a Inglaterra auxiliou os Confederados, principalmente fornecendo-lhes barcos, e fazendo incursões nos portos do Brasil: Maranhão, Fernando de Noronha, Salvador, baía de Santos, etc. Essas incursões tiveram por finalidade o estabelecimento de uma penetração clandestina de escravos.

*

Do Prof. *Ricardo Mário Gonçalves* (FFCL-USP).

Declarou que, como interessado nos problemas do relacionamento Oriente-Occidente, gostaria de tecer algumas considerações em torno do trabalho apresentado.

Em primeiro lugar, ressaltou o fato do trabalho realçar muito bem os primórdios da rivalidade russo-americana no Pacífico. Desejaria fornecer uma modesta contribuição, informando que a partir do início do século XIX tanto russos como americanos desejariam obter acesso aos portos japoneses até então fechados aos europeus, com exceção dos holandeses, para obter mantimentos, água e combustível e, eventualmente, desenvolver o comércio e instalar bases de valor estratégico. Já nos fins do século XVIII houve a tentativa do navegador russo Krusenstern no sentido de franquear os portos japoneses. Os americanos fizeram numerosas tentativas durante a primeira metade do século XIX, até lograrem seus obje-

tivos através da Missão do Comodoro Perry. Os russos, em sua expansão em direção ao Pacífico, no início do século XIX, já ameaçavam as fronteiras setentrionais do Japão. Daí os esforços dos japoneses no sentido de explorarem as regiões de Hokkaido (Ezo, Sakalina (Karafuto) e as ilhas Kurilas (Chirishima) e de iniciar a colonização das mesmas regiões. Destacou as explorações do navegador japonês Rinzo Mamya que descobriu para os nipônicos o braço de mar que separava Sakalina do continente, já conhecido pelos ocidentais desde a expedição francesa do comandante La Pérouse, em fins do século XVIII. Com a guerra russo-japonesa o Japão concretizará a posse dessas regiões e iniciará sua expansão na Ásia Oriental e no Pacífico. Daí em diante, paralelamente à rivalidade russo-americana, poderemos falar numa rivalidade nipo-americana que, unida a outros fatores, culminará na Guerra do Pacífico.

Em segundo lugar, afirmou que queria se congratular com a Autora do trabalho pelos seus esclarecimentos sobre a História do Arquipélago do Hawaii, muito importante para nós, por constituir, na era contemporânea, um importante ponto de contacto e fusão entre as culturas oriental e ocidental. Declara que viu nesse trabalho os primórdio dos interesses americanos no Arquipélago nos tempos de Kamahamehat I, provavelmente o mesmo chefe já citado na relação de James Cook, descobridor das ilhas Sandwich.

*

Da Profa. *Victória N. El Murr* (FFCL-USP).

Declara que gostaria de saber se a Autora teve contacto com a documentação russa relativa ao episódio da tentativa do estabelecimento de sua colonização nos Estados Unidos a que se referiu em sua exposição. Em caso afirmativo, qual?

*

Do Prof. *Manuel Nunes Dias* (FFCL-USP).

Inicialmente cumprimentou a Autora pelo conteúdo e pela forma da apresentação do trabalho. Em seguida, abordou diversos tópicos que consubstanciou nos seguintes quesitos:

- 1). — A América encontrando na América.
- 2). — Os Estados Unidos *discordantes* com a política colonial da Inglaterra.
- 3). — Os Estados Unidos *concordantes* com a política ultramarina dos últimos Georges.

4). — O papel desempenhado pelos portos brasileiros no embate da partilha política e da partilha econômica do Atlântico e do Pacífico americanos.

5). — A entrada da Rússia na política *concordante* anglo-americana.

6). — O Monroísmo como salvaguarda na obra da Independência política dos Estados Unidos.

*

Do Prof. *Raul de Andrada e Silva* (FFCL-USP).

Afirma que os Estados Unidos, em discórdia com a Inglaterra, sustentavam o direito dos neutros à navegação, por motivos que não eram apenas comerciais (pág. 5 da comunicação). O conceito é exato, mas denota que também havia motivos comerciais. Perguntou, pois: até que ponto a participação de navios de bandeira norte-americana no tráfico mundial influiu na discórdia com a Inglaterra? Até que ponto essa participação consultava, além dos interesses propriamente norte-americanos, os interesses do comércio mundial?

*

* *

RESPOSTAS DA PROFESSORA ANTÔNIA FERNANDA DE ALMEIDA WRIGHT.

Ao Prof. *Deusdâ Magalhães Mota*.

Diz que o próprio título da comunicação apresentada responde em parte a pergunta formulada. Tratou no seu trabalho de um momento que revela *abrandamento* da tensão anglo-americana, do qual a Missão Prévost constituiu um importante indício. Assim é fácil deduzir-se que ela não pôs fim à aludida tensão.

Quanto à Guerra de Secessão, afirma que não se pode falar em *auxílio* britânico aos Confederados, mas sim em jogo de interesses de certos elementos da indústria britânica, agindo como grupos de pressão junto ao governo a favor do Sul (Confederado, de onde lhes vinha a matéria-prima).

O fornecimento de navios não era um ato oficial do governo, e sim uma transação comercial para a qual o governo britânico fechou os olhos.

Quanto ao problema do abrigo de navios confederados nos portos brasileiros, acha perigoso ligá-los ao tráfico de escravos dentro do esquema sugerido pelo Prof. Deusdâ Magalhães Mota.

Diz que basta lembrar a *posição britânica*, esta sim, de caráter governamental em todo o decorrer do século XIX exatamente *contra* a escravidão.

Continuando, afirma que não foi objetivo de sua comunicação discutir de maneira superficial um assunto de tamanha complexidade e, portanto, não se sente obrigada a fazê-lo, principalmente dentro do limite de tempo concedido para debates pelo regulamento do Simpósio, maximé quando trabalhos especializados sobre esse assunto vêm sendo elaborados de forma bastante séria por historiadores nacionais e estrangeiros.

*

Ao Prof. Ricardo Mário Gonçalves.

Inicialmente afirma que a intervenção do Prof. Ricardo Mário Gonçalves é um exemplo da contribuição que Simpósios, como o presente, podem trazer para o desenvolvimento da pesquisa histórica em nosso país. Suma “modesta contribuição”, na realidade, mostra o lado japonês do problema que ela própria não indicou, pois foi levada a pensar em consideração mais ampla sobre a futura rivalidade nipo-americana.

Quanto à segunda parte da intervenção, agradece as elogiosas referências e esclarece que não sabe se o capitão James Cook, descobridor das Ilhas, entrou em contacto com o futuro Kamehamehat I. Sabe que, voltando ao Hawaii, o capitão foi morto na baía de Kealakekua em 1779, no local onde hoje existe um monumento a êle erigido. Como o intuito da comunicação foi o de demonstrar os contactos iniciais com os Estados Unidos, deixou claro que o comércio de sândalo, no qual os americanos se envolveram, foi o veículo desse contacto. Para maiores esclarecimentos sugere a leitura do trabalho de Nicholas B. Wainwright, *Comodore James Biddle and his Sketch Book*, publicado pela *The Historical Society of Pennsylvania*, Philadelphia, em 1966. Nesse pequeno volume, que está à disposição do Prof. Ricardo Mário Gonçalves, conta-se como James Biddle, investido de poderes de agente especial, sondou a acessibilidade dos portos do Japão em 1854 por ordem do governo americano. Nesse momento já estava perfeitamente caracterizado o interesse desse governo nas Ilhas que ficavam a meio caminho de seu objetivo de expansão no Pacífico, em direção aos portos do Japão.

*

A Profa. *Victória N. El Murr*.

A resposta à pergunta feita é negativa. Quer, no entanto, solicitar à Profa. Victória, caso tenha conhecimento de tais documentos, que lhe indique os meios para que possa obtê-los. Estaria, de fato, interessada em consultá-los, embora não tenha tratado na sua comunicação da tentativa do estabelecimento de colonos russos na América. Estudou sim o fato de que os norte-americanos foram informados a respeito dessa tentativa pelo seu agente James B. Prévoost e de como reagiram diante de tais informações. Apesar de tudo isso, disse estar vivamente interessada em maiores pormenores sobre os documentos russos, para o que solicita a colaboração da Profa. Victória N. El Murr.

*

Ao Prof. *Manuel Nunes Dias*.

Diz que quanto ao primeiro quesito não há dúvida de que a presente comunicação pode ser considerada como um aspecto do tema: "A América encontrando-se na América".

Quanto à *discordância* norte-americana em relação à política inglesa colonial, diz tratar dela em termos de rivalidade, mesmo porque êsse correlacionamento está em sua comunicação. A "composição" que foi abordada resultou em abrandamento da tensão entre os dois países durante o período de 1818-1823, até que o Presidente Monroe sentiu a situação suficientemente consolidada para fazer a sua famosa Declaração de 1823.

O terceiro está respondido com a explicação dada ao segundo.

O quarto quesito pode ser dividido em duas partes, sendo necessário especificar que os portos brasileiros do Norte e do Nordeste tiveram importância fundamental na disputa anglo-americana na área do Caribe. Os demais portos brasileiros, na rota dos navios americanos que, partindo de Norfolk tocavam na Bahia, no Rio de Janeiro, no Prata, dobravam o Cabo Horn e se dirigiam para Valparaíso, possuíam na aparência uma função de escala. Porém, eram vias de penetração comercial e política, tanto dos Estados Unidos como da Grã-Bretanha no comércio do Prata e da Costa do Pacífico da América.

A Autora afirmou ainda que sua comunicação mostra exatamente o momento em que para os norte-americanos a rota do Cabo Horn se alonga para o Oriente. Mostra também que o "perigo russo" havia sido então praticamente extinto na América e, a não ser pela posse incômoda do Alasca, era uma ameaça comum tanto para

os Estados Unidos como para o Canadá britânico. Eis porque pensa que em uma política anglo-americana, nesse início do século XIX, menos discordante no Pacífico norte-americano e bastante discordante no Pacífico e Atlântico sul-americanos, pode ser qualificada como rivalidade.

Quanto ao último quesito a Autora afirma que endossa a afirmação do Prof. Manuel Nunes Dias.

*

Ao Prof. *Raul de Andrada e Silva*.

Diz que a participação de navios norte-americanos, principalmente no chamado “comércio de transporte” com navios cada vez mais velozes e tènicamente passando à frente dos inglêses, não só influiu, como decidiu a Grã-Bretanha a impedir a agressividade americana, sendo êsse, inclusive, um dos motivos principais da guerra de 1812.

Quanto à segunda questão diz que não há dúvida de que a atitude norte-americana consultava outros interêses do comércio mundial. Porém, acima de tudo, ela abria o caminho para as aspirações das nações que viviam ainda seu *status* colonial de direito ou de fato.

PRESENÇA FRANCESA EM RECIFE EM 1817 (*).

CARLOS GUILHERME MOTA.

Instrutor de História da Civilização Moderna e Contemporânea da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

“Um pouco mais de tempo e teríamos revisto os sans-culottes”.

Louis-François de Tollenare.

Pernambuco, 22 de junho de 1817.

I.

Esta comunicação tem por objetivo básico reavaliar um aspecto significativo da sociedade do pôrto de Recife, qual seja o da sua internacionalização. Tal processo ocorreu na segunda década do século passado, às vésperas da independência política de 1822. Nela procuraremos indicar alguns níveis em que a presença francesa interferiu no processo histórico em que começava a se colocar, de maneira decisiva, o problema da independência nacional.

Não é nosso propósito discutir as características do processo dentro do qual se inseriram progressivamente elementos culturais importados da França, até porque o estudo da crise estrutural do sistema colonial português vem sendo sistemática e exaustivamente estudada pelo Prof. Fernando A. Novais (1). Será útil notar, entretanto, que tal crise de colonização foi acelerada por fatores que nem sempre estiveram ligados às transformações internas do sistema: a intensa importação de idéias da França a partir de meados do século

(*) . — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe B, dia 5 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

(1) . — Alguns de seus resultados já vêm sendo publicados. Consulte-se, por exemplo, *Colonização e sistema colonial: discussão de conceitos e perspectiva histórica*, in “Anais do IV Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História”, São Paulo, 1969, nº XXXI da Coleção da *Revista de História*, dirigida pelo Prof. Eurípedes Simões de Paula; e também o artigo *O Brasil nos quadros do Antigo Sistema Colonial*, in “Brasil em Perspectiva”, obra conjunta, dirigida por Carlos Guilherme Mota, São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1968.

XVIII, a ponderável infiltração de comerciantes do Noroeste europeu e dos Estados Unidos da América, bem como a indução dos movimentos emancipacionistas da América Espanhola (2) acabaram por acelerar as contradições que se expressavam em tensões, conflitos e revoluções que bem davam a medida de quanto a mentalidade da Colônia portuguesa estava mudando. Foi o francês Tollenare, aliás, vivendo em Recife num momento crítico da história da descolonização, quem notou a 6 de julho de 1817

“que em todo o reino unido há gente que tem o prurido de *experimental* mudanças, descontentes, intrigantes, ambiciosos” (3).

A partir de 1808, com a mudança da sede do governo para o Brasil, os laços de dependência colonial ficaram abalados e foi aberto um processo político novo, que só se definiria em todos os seus termos em 1822 ou, mais limpidamente, com a abdicação de Pedro I, em 1831. O processo mencionado somente se explicitou claramente quando os grandes proprietários rurais atingiram um nível organizatório suficiente para exercer pressão política e *diagnosticar* os elementos do sistema de colonização que mais vivamente pesavam sobre seus interesses e que contribuíam, como diziam os revolucionários de 1817 em Recife,

“para tornar desigual a sorte dos habitantes do mesmo país” (4).

Nesse quadro é que se poderá entender o pôrto de Recife, em 1817, como um indicador eficaz dos processos em curso: foi o foco da primeira revolução liberal descolonizadora no Brasil. Por esse motivo é que vale a pena adotá-lo como ponto de observação — uma espécie de laboratório — para integrar a presença francesa no contexto em que adquiriu sua verdadeira significação.

II.

Quando o processo de descolonização atingiu seus pontos mais fundos no Nordeste, para a superação de tal crise foram procurados

- (2). — Tal “indução” não deve ser pensada em termos abstratos. Basta que se lembre, por exemplo, que um filho do revolucionário Padre Roma, José Ignácio de Abreu e Lima (1794-1869) lutou sob o comando de Bolívar. Publicará mais tarde — em 1855 — um trabalho intitulado *O socialismo*.
- (3). — Louis-François de Tollenare, *Notas Dominicais tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817 e 1818*, Bahia, Livraria Progresso Editora, 1956, pág. 256. Grifo nosso.
- (4). — Tal formulação aparece em documento elaborado pelos líderes da Revolução de 6 de março 1817, relativo à abolição de tributos que incidiam sobre a carne. Cf. *Documentos Históricos*, vol. CI, pg. 13, Ministério da Educação e Saúde, Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, 1953, Organização e introdução de José Honório Rodrigues.

modelos no Exterior, sobretudo nos Estados Unidos da América e na França, que ainda viviam os desdobramentos de suas respectivas revoluções. A posição dos Estados Unidos da América foi objeto de grande preocupação por parte dos dirigentes portugueses: o próprio Conde dos Arcos não deixou de observar agudamente que

“aquelle governo [dos Estados Unidos da América] tem dado muitas provas de perspicacia ante o mundo todo, para que seja lícito suspeitar que ha de proteger o mais vil dos crimes perpetrados por meia duzia de bandidos [os revolucionários de 1817] (5).

Nesse momento em que a colonização portuguesa está se desarticulando e em que o imperialismo inglês *ainda* não se estabeleceu em toda sua plenitude (6), a discussão da presença norte-americana também ganha em expressividade (7). A *presença francesa*, entretanto, além de ser mais antiga que a inglesa, a holandesa e a norte-americana, sempre foi mais intensa e persistente. A França funcionou como centro irradiador de uma revolução bibliográfica (8) que veio a fornecer nos momentos de tensão ou conflitos um completo instrumental conceitual para os nossos revolucionários. Raynal, Mably, Rousseau, Morelly, Volney, Voltaire, Montesquieu, Turgot e Brissot, entre muitos outros, eram lidos — e às vezes decorados — em Minas Gerais, à época da Inconfidência de 1789. No porto do Rio de Janeiro, em 1794, Raynal, Mably e Rousseau eram discutidos, entre outros. No porto de Salvador (9), em 1798, Rousseau e Volney eram parcialmente transcritos nos cadernos de preces dos revolucionários. Não é de se estranhar, então, que em meio a um ambiente todo impregnado de religiosidade se encontre em 1798, por exemplo, no caderno de preces do revolucionário baiano Luiz Gonzaga das Virgens, mulato e por isso mesmo com dificuldades de ascensão na hierarquia social, queixas contra a ordem estabelecida e a cópia de

(5). — Citado por Francisco Muniz Tavares, *História da Revolução de Pernambuco em 1817*, 3ª edição, Recife, Imprensa Industrial, 1917, pg. CLXXV.

(6). — A análise mais fecunda para a discussão do assunto continua sendo a de Alan K. Manchester, *British Preeminence in Brazil, Its Rise and Decline. A study in European Expansion*, Nova York, Octagon Books, 1964 (A primeira edição é de 1933, pela The University of North Carolina Press).

(7). — A pesquisa que poderá iluminar tal perspectiva vem sendo conduzida pela Professora Fernanda A.P. Wright, da Universidade de São Paulo.

(8). — Consulte-se a obra clássica de Jacques Godechot, *La Grande Nation*, Paris. Aubier, 1956, 2 vol., sobretudo o capítulo XIX.

(9). — Alguns textos revolucionários, entre eles a “Fala de Boissy d’Anglas”, foram cuidadosamente publicados por Kátia M. de Queirós Mattoso no seu trabalho *Presença Francesa no Movimento Democrático Baiano de 1798*, Bahia, Editora Itapua, 1969.

um violento trecho do filósofo francês Volney contra a religião (10). Não é de se estranhar também a existência de um Cônego Luiz Vieira da Silva, nas Minas Gerais, no século XVIII, sabendo de cóp passagens de Raynal. Tollenare anota para a Biblioteca Pública da Bahia, na administração do Conde dos Arcos, um acêrvo de 4.000 volumes bem selecionados, e observa a 28 de setembro de 1817, que é

“assaz lisongeiro para um francês verificar que pelos menos 3.000 volumes são escritos na sua língua” (11).

Nessa atmosfera mental informada pela cultura francesa, não será difícil explicar o tom nitidamente jacobino de certas intervenções revolucionárias no pôrto de Recife. Mais do que isso, pode-se surpreender alguns notórios galicismos em documento assinado pelo padre João Ribeiro, por José Luiz de Mendonça, Domingos José Martins e Manoel Corrêa de Araújo: por exemplo, a célebre conclamação ao Chefe do Regimento de Cavalaria de Goiana, datada de 12 de março de 1817 contém termos de inspiração francesa:

“A espada da vingança vibrou sôbre suas cabeças, elles não podem mais *empecernos*”.

Ou então:

“nós juramos *delivar* a nossa Patria” (12).

A presença francesa poderá ser indicada de maneira mais precisa e direta se atentarmos para o fato de que, em Recife de 1817 as constituições francesas de 1791, 1793 e 1795 estiveram nas mãos dos revolucionários (13); poderá ser indicada se verificarmos que foram freqüentes as formulações marcadamente jacobinas durante março e abril, ouvidas nas praças e escritas nas paredes de Recife (Tollenare se irritava com o “cinismo jacobino” adotado por Martins nas suas vestes, nas suas maneiras e nos seus discursos) (14); a presença francesa poderá ser indicada na persistência dos valores da Ilustração francesa que continuaram a ser veiculados após a repressão: basta que se lembre que grande número de oficiais de

(10). — Autos de Devassa do Levantamento e Sedição Intentados na Bahia em 1798. *Anais do Arquivo Público da Bahia*, vol. XXXVI, pg. 522, Imprensa Oficial da Bahia, 1961.

(11). — *Notas Dominicais*, pág. 320.

(12). — A conclamação foi publicada na nota LVIII (pág. 164) na edição de 1917 da *História da Revolução em Pernambuco em 1817*, de Muniz Tavares, por Oliveira Lima.

(13). — *Notas Dominicais*, pág. 194.

(14). — *Idem*, pág. 202.

Luiz do Rêgo Barreto falava correntemente o francês (15). A presença francesa poderá ser discutida, sobretudo, quando se lembrar que desembarcaram no Rio Grande do Norte, vindos numa escuna norteamericana, quatro franceses bonapartistas emigrados nos Estados Unidos e ligados a José Bonaparte, para articular o retôrno de Napoleão (prêso em Santa Helena) à grande política européia. Êste episódio da história de Napoleão, que parece ter escapado aos seus biógrafos, não escapou ao agente da repressão Luiz do Rêgo Barreto. Ele escreve de Recife, em 3 de outubro de 1817, para D. João VI:

“Um dêstes franceses, Paulo Alberto Latapie, Coronel de Infantaria do Exêrcito Francês, convencido do estado vigoroso desta capitania, da sua perfeita tranqüilidade e da ativa vigilância com que era observado, lançou mão do partido que compete a um bravo soldado. Procurou-me e fêz-me a declaração franca das suas intenções e da sua última resolução, que é o que vou pôr na presença de Vossa Majestade.

Êste oficial estava em Filadélfia com outros empregados franceses e entretinha relações com José Bonaparte. Quando ali correu notícia da revolução desta capitania, José Bonaparte instou com êle para que viesse a Pernambuco examinar o estado das coisas, e pelas recomendações que êle lhe fêz sôbre a possibilidade de armar uma esquadrilha de tôda e qualquer forma, conheceu que o fim de José Bonaparte era tentar com ela a remissão de Napoleão Bonaparte da Ilha de Santa Helena.

Nestas circunstâncias embarcaram e os outros na escuna americana *Paragon*, que trazia por lastro algumas armas e tendo notícia que a revolução estava acabada, desembarcou no Rio Grande para mais se certificar, e conhecendo o meu nome e sabendo que estava governando esta capitania se dirigiu a ela para ter ocasião de me conhecer, ou talvez para mais cabalmente ter notícias da revolução e do estado desta capitania.

Diz mais que êle está no caso de dar uma relação circunstanciada dos Estados Unidos e do modo por que os americanos pensam a respeito do Brasil” (16).

Finalmente, a presença francesa poderá ser avaliada em têrmos econômicos, se se observar as dificuldades para integração experimentadas pela aflita “colônia” francesa que vivia em Recife na segunda década do século passado. Ligada a interêsses de mercados para a França, que iniciava timidamente os primeiros passos no caminho de sua lenta Revolução Industrial, tal “colônia” de franceses enfrentava a dura competição inglêsa. Afinal, não era o próprio Tollenare, experiente e calculista, quem se queixava da

(15). — *Idem*, pág. 255.

(16). — *Documentos Históricos*, vol. CII, págs. 126-127. Organização e introdução de José Honório Rodrigues.

“concorrência dos fabricantes ingleses”? (17).

Os ingleses vinham impulsionados pelo poderoso processo de acumulação de capitais industriais, que transferiram seus estímulos para a etapa da comercialização; a indústria francesa, pelo contrário, não propiciava grandes investimentos no setor comercial. Nessa perspectiva é que se pode entender a melancólica formulação de Tollenare:

“Duvido que um estrangeiro de recursos limitados possa prosperar na cidade; os capitais são ali demasiado abundantes” (18).

Em suma, *a disputa internacional de mercados entre Inglaterra e França tem uma de suas frentes no porto de Recife*. A 15 de junho de 1817, pouco tempo após a restauração de Pernambuco, Tollenare observa:

“Quer-se um armazem; mas, é preciso sortí-lo de mercadorias inglesas, porque são quase as únicas que se consomem.

Como suportar a concorrência de fabricantes ingleses que as enviam por conta própria?” (19).

*
* *
*

Assim, se a cultura francesa continuava mantendo sua primazia nos setores cultivados da sociedade recifense, o mesmo não acontecia com as condições concretas de vida da “colônia” de franceses em Recife. Mais do que melancólicas, por vezes trágicas, eram as agruras de vida enfrentadas pelo elemento da “colônia” francesa: Tollenare, nas suas anotações do dia 15 de junho de 1817 faz um levantamento de todos seus principais compatriotas e de suas discutíveis condições de vida. Ou estavam eles em dura competição com ingleses ou estavam

“na dependência dos senhores de engenho” (20). Tollenare diz dos franceses: “Só se ouve queixas. Um só trabalhador, marceneiro de Nantes chamado Berenger, parece ir arranjando a vida” (21).

A tendência, a médio prazo, como se sabe, será a da definição da preeminência inglesa, controlando o setor exportador e eliminando os competidores franceses e norte-americanos.

(17). — *Notas Dominicais*, pág. 247.

(18). — *Idem*, pág. 248.

(19). — *Idem*, pág. 247.

(20). — *Idem*, pág. 246.

(21). — *Idem*, pág. 247.

III.

Nesse ambiente já trabalhado pelas idéias da Ilustração e da Revolução, marcado por antagonismos sociais crescentes, é que desembarcou em Recife Louis-François de Tollenare, a 13 de novembro de 1816. Atualmente seus escritos constituem uma importante fonte para o estudo da Revolução de 6 de março de 1817. Cumpre, entretanto, revê-lo aqui como elemento ligado às tentativas de expansão de mercados a que a França se dedicava, e que por isso mesmo foi envolvido nas contradições do processo, oscilando entre a condenação peremptória da revolução e a amizade que votava ao padre João Ribeiro, padre que não apenas era leitor de Condorcet, mas sobretudo, para Tollenare,

“estava alucinado pela leitura dos nossos filósofos do século XVIII” (22).

Suas experiências anteriores indicam claramente as coordenadas gerais da sua visão de mundo: em Nantes, após 1802, tentou instalar uma fábrica de fiação e tecelagem de algodão, utilizando as inovações recentemente estabelecidas por Cartwright. Adotou o sistema da lançadeira volante, de que julgam alguns ser êle seu inventor. Funda depois uma outra manufatura em Paris, em associação com capitais ingleses. Em 1809, inicia Tollenare uma viagem pela Itália, com finalidades de ampliação de mercados para suas indústrias (23).

O Bloqueio Continental e a política aduaneira de Napoleão provocaram uma crise desastrosa na indústria algodoeira, e Tollenare foi obrigado a fechar as portas de sua fábrica em 1813 (24). De qualquer maneira, tornara-se êle um *expert* em questões de algodão.

O Professor Léon Bourdon é quem indica (25) que em 1815, os tratados de Viena reabriram alhures, no mundo todo, as rotas de comércio internacional regular. A Europa carecia não somente de cana de açúcar, mas sobretudo de algodão: o Brasil fornecia os dois produtos essenciais, em abundância e com preços vantajosos. E' nessa conjuntura que um primo de Tollenare, até então operando numa ilha da Flórida, espanhola nessa época, operando em termos

(22) . — *Idem*, pág. 233.

(23) . — O Tollenare industrial, comerciante, viajante e romântico (visitou Madame de Staël, “Corine exaltée”, quando de sua viagem à Itália) é analisado no excelente artigo de Léon Bourdon, *Caravelle*, I, 1963, Université de Toulouse, págs. 29-49.

(24) . — *Idem*, pág. 30.

(25) . — *Idem*, pág. 31.

de contrabando legal (Geórgia — Flórida — Liverpool), resolve enviar Tollenare a Recife, para comprar algodão para algumas indústrias francesas.

Comerciante, sim, mas também leitor de Condillac e Adam Smith, Tollenare detestava o jacobinismo do revolucionário Domingos José Martins (26). Vivendo na Recife revolucionária, lembrava-se com certa repugnância do tratamento que se dispensava aos cidadãos na França no tempo da Revolução: lembrava-se daquele

“tratamento de tu, de que nos servimos em França, nos nossos tempos demagógicos” (27).

O ambiente que encontra no pôrto não parece ter-lhe agradado:

“Só se festeja sinceramente aos Americanos do Norte; certos militares franceses proscritos seriam muito afagados; mui felizmente só há aqui um destes, que é prudente apesar de jovem” (28).

A inexperiência de uma burguesia sòlidamente constituída como em seu país chamava sua atenção: dizia estar-se em Recife

“longe do espirito dos costumes amáveis da França, onde se sabe aformosear a vida no seio da mediania e restabelecer certo equilibrio entre o mérito e a fortuna” (29).

Suas observações sôbre a tributação, foco permanente de tensão no período colonial, são bastante indicativas de sua mentalidade ilustrada.

“Cita-se uma multidão de empréstimos e de aumentos de taxas exigidas para executar certos trabalhos especiais; os pagamentos têm sido feitos e continuam ainda, mas os trabalhos ficam sem execução. Isto desperta *clamores*; mas, de que servem as queixas sob um governo absoluto e sem a liberdade de imprensa?” (30).

Citando Voltaire (31), mostrando a imagem que o

(26) . — *Notas Dominicais*, pp. 201 e 202.

(27) . — *Idem*, pág. 195.

(28) . — *Ibidem*.

(29) . — *Idem*, pág. 128. É de se notar a dificuldade que Tollenare experimenta ao tentar entender uma área colonial, onde a estrutura social não facilitava o desenvolvimento de estratos médios e, por conseguinte, o tal “equilíbrio entre o mérito e a fortuna”, ideal bem burguês.

(30) . — *Notas Dominicais*, pág. 126. Talvez não seja inútil lembrar que não se deve confundir mentalidade ilustrada, ou reformismo ilustrado, com consciência revolucionária.

(31) . — *Idem*, pág. 90.

“brasileiro” fazia do “francês” (32),

atacando o jacobinismo sempre que possível, Tollenare, embora não fôsse obviamente nenhum representante da vanguarda radical francesa (33), vai esboçar a estruturação da sociedade do Nordeste em 1817 (34) e vai definir as relações do *senhor de engenho* com os *lavradores*, *moradores* e *escravos* de maneira nada romântica, nem luso-tropicalista:

“o *senhor de engenho*, armado de chicote e visitando as dependências de sua fábrica, é um rei que só descobre em volta de si animais, que são os seus *negros escravos*, que maltrata, e são os seus *moradores*, e alguns vassalos inimigos, que são os *lavradores*” (35).

Neste exemplo, a sensibilidade de Tollenare é suficiente para entrever uma *estrutura social tensa*, fenômeno típico em área de colonização. Por outro lado, como o jôgo de interesses estava altamente polarizado,

“durante oito meses de residência em Pernambuco”, Tollenare não conseguirá penetrar na “alta sociedade do país”, apesar das cartas de recomendação e dos seus “esforços para penetrar em algumas casas” (36).

Passada a primeira vaga da Revolução dos meses de março e abril, e já após a restauração, Recife tornar-se-á um ponto de afluxo de franceses da Bahia e do Rio de Janeiro (37). Sòmente então é que as ambigüidades do francês Tollenare melhor se desenvolverão: o *romântico* Tollenare refletirá sôbre a derrota provisória dos revolucionários, lembrando que deveria ter havido

“pelo menos um pouco desta exaltação francesa, cega mas terrível, que se manifestou no comêço da nossa revolução” (38);

o *comerciante* Tollenare, pelo contrário, mais utilitarista, reagirá dizendo que se tivesse havido resistência por parte dos revolucionários, Recife teria sido incendiada (e provavelmente também seus negócios pessoais...):

(32). — *Ibidem*.

(33). — Veja-se sobretudo suas idéias sôbre a democracia, cuja “aplicação é impossível”, à pág. 265.

(34). — *Idem*, pág. 85.

(35). — *Ibidem* (grifos nossos).

(36). — *Idem*, pág. 271.

(37). — *Idem*, pág. 244.

(38). — *Idem*, pág. 238.

“Rendamos graças às prontas providências tomadas pelo Conde dos Arcos” (39),

IV.

Concluindo, podemos verificar que:

- a. — Recife constitui-se num ponto de observação estratégico, não sòmente para a análise do processo de descolonização que conduz à independência de 1822 e à revolução de 1824, mas também para a compreensão da competição internacional, especialmente entre Inglaterra, França e Estados Unidos da América do Norte. Se se quiser, Recife constitui-se num ponto de observação estratégico para os estudos das raízes do imperialismo: podia-se sentir naquele pôrto, em 1817, os diferentes efeitos do lento processo de industrialização na França em contraste com a acelerada Revolução Industrial na Inglaterra.
- b. — A “colônia” de franceses em Recife integrava-se mal na presença na vida intelectual que na vida econômica.
- c. — Por um breve momento colocou-se a possibilidade de Napoleão voltar ao palco europeu a partir de uma revolução no Nordeste brasileiro.
- d. — A “colônia” de franceses em Recife integrava-se mal na vida econômica e social da região.
- e. — A “influência” francesa, em sentido amplo, difundia-se tanto nos setores revolucionários (por exemplo, lembre-se do padre João Ribeiro) como nos setores da repressão (por exemplo, recorde-se que um número considerável de oficiais de Luiz do Rêgo Barreto falava a língua francesa).

*
* *

INTERVENÇÕES.

1. — Prof. *Gabriel Roy* (FFCL de Itu).

Primeira pergunta: Teria havido interêsses econômicos por parte de Tollenare, nessa sua tomada de posição política a favor do Brasil? Quais?

(39) . — *Ibidem* .

Segunda pergunta: A vinda de Napoleão ao Brasil teria fracassado devido, principalmente, à recusa dêste? V. S. encontrou alguma prova a respeito?

*

2. — *Profa. Helga Picolo (FFCL da UFRGS).*

Quer, em primeiro lugar, apresentar parabéns pela maneira como o Autor colocou a figura de Tollenare na época da Revolução de 1817, ligado à tentativa de expansão comercial francesa no Brasil.

Desejaria obter do Autor apenas um esclarecimento:

Num determinado ponto de sua exposição, o Prof. Mota diz que o Congresso de Viena reabriu o comércio internacional, vendendo o Brasil, em quantidade, açúcar e algodão.

E' comum, para não dizer é geral entre os nossos historiadores econômicos, afirmar que após a "normalização" da vida européia depois do Congresso de Viena, decaiu a exportação brasileira de açúcar e algodão em face da concorrência antilhana e dos Estados Unidos respectivamente.

*

3. — *Prof. Reynaldo Xavier Carneiro Pessoa (FFCL-USP).*

Afirma que a comunicação do Prof. Carlos Guilherme Mota apresenta uma contribuição valiosa ao estudo da Revolução Republicana de 1817 em Pernambuco, a qual, segundo o escritor Barbosa Lima Sobrinho, merecia um melhor tratamento dos estudiosos da história brasileira.

Com relação ao assunto, apresentaria à consideração do Autor os seguintes pontos:

1. — Acha que o Nordeste brasileiro, especialmente Pernambuco, apresentava na época um ambiente propício à eclosão de um movimento revolucionário. A crise econômica provocada pela concorrência estrangeira ao açúcar nordestino, especialmente a partir da ocupação francesa de Portugal, possibilitava condições ideais para uma explosão revolucionária.

2. — A pouco conhecida, por falta de uma documentação mais sólida, "Conspiração dos Suassunas", quando os conhecidos irmãos Suassunas, senhores de engenho do Município do Cabo em Pernambuco, foram acusados de conspirarem no sentido de ser instalada no Nordeste uma república sob a proteção de Napoleão Bonaparte, parece indicar, já em 1801 a presença francesa no Nordeste.

3. — Parece-lhe que a crítica de Tollenare, nas suas *Notas Dominicais* quanto ao insucesso da Revolução, justifica-se naquilo que chamáramos de falta de “espírito revolucionário”, ou seja, uma liderança que conduzisse melhor às várias fases da Revolução.

*
* *

RESPOSTAS DO PROF. CARLOS GUILHERME MOTA.

1. — Ao Prof. *Gabriel Roy*.

Primeira: Uma leitura atenta de Tollenare mostrará que êle se caracterizava por reacionarismo (antes de tudo era um comerciante), muito embora fôsse amigo pessoal do desventurado padre João Ribeiro. Interêsses econômicos êle tinha certamente, ligados inclusive ao pau-brasil. A revolução a êle não interessava, pois prejudicaria seus negócios. Quanto à “sua tomada de posição política a favor do Brasil”, cumpre perguntar: qual Brasil?

Segunda: Quanto à segunda pergunta, não seria uma simples recusa de Napoleão a explicação satisfatória, obviamente. Seria melhor, antes disso, atribuir o fracasso da vinda de Napoleão ao Brasil ao próprio fracasso da revolução.

*

2. — À Profa. *Helga Picolo*.

Disse o Prof. Carlos Guilherme que a observação lhe parece válida, de modo geral. A tendência por êle referida foi extraída do Professor Bourdon, no artigo citado. Sobre o assunto, entretanto, não há estudos sistemáticos no Brasil, baseados numa metodologia moderna de história econômica, além dos artigos de Frédéric Mauro e de referências de Celso Furtado. Sobre o estudo concreto da exportação brasileira de açúcar e algodão do Nordeste, aguarda os resultados das pesquisas do Prof. José Ribeiro Júnior, que permitirão tratar do assunto de maneira menos impressionista. Tem certeza, entretanto, que a partir dessa pesquisa uma visão menos “colonialista” do nosso passado poderá se esboçar...

*

3. — Ao Prof. *Reynaldo X. C. Pessoa*.

Primeira: Certamente havia ambiente propício à revolução. Cumpre lembrar, entretanto, que foi também o algodão nordestino o produto que provocou alteração no sistema, sobretudo ligado às transformações industriais do Nordeste europeu.

Segunda: Sobre a “Conspiração dos Suassunas”, diz para verificar a apresentação de José Honório Rodrigues ao volume CX dos *Documentos Históricos*, da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, dedicado ao movimento. Também os revolucionários baianos de 1798 esperaram — em vão — o auxílio de Napoleão.

Terceira: Ao invés de discutir “espírito revolucionário” em 1817, prefere indagar da natureza da sociedade em que ocorreu a revolução: seria uma sociedade de ordens, de classes, ou de castas? Ou estamental-escravocrata? Tal seja a caracterização, tal será a conceituação do movimento e das formas de pensamento emergentes no processo. Acha o Prof. Carlos Guilherme que o movimento (revolução?) de 1817 não está convenientemente estudado, e para fazê-lo bem é necessário realizar previamente uma análise dos antagonismos entre os diversos grupos sociais; investigar como esses antagonismos se manifestavam, considerado o nível das consciências (revolucionárias, reformistas e contra-revolucionárias); e, finalmente, definir a sociedade nordestina — pôsto que a revolução não foi apenas pernambucana . . . — a partir do instrumental conceitual dos homens que nela viveram.

MOVIMENTOS DE NAVIOS E MERCADORIAS COLONIAIS DO TRÁFICO ENTRE VENE- ZUELA E ESPANHA (1793-1797) (*).

MANUEL NUNES DIAS

Professor de História da Civilização Americana da Fa-
culdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universi-
dade de São Paulo.

INTRODUÇÃO.

As tendências que se esboçaram na colônia a partir da instituição da Capitania General da Venezuela, em 1777, e, sobretudo, com o estabelecimento do “comércio livre”, no ano subsequente, entre Espanha e suas Índias Ocidentais, afirmaram-se já nitidamente em junho de 1793, com a Real Cédula de Carlos IV que erigiu o Consulado de Caracas.

Então as principais barreiras que entravavam ainda o fomento da economia regional venezuelana, em todos os seus setores, diluíram-se no rápido processo de mutação das suas agremiações dominantes. Uma nova seiva impeliu as forças produtivas da colônia para o rodeio capitalístico de nítida feição moderna.

Novas classes congregadas — agricultores e comerciantes crioulos — avigoraram-se irmanadas no Consulado. O alto comércio caraqueño, associado aos poderosos *terratenientes*, adentrou num giro transatlântico em condições inteiramente novas, com elementos ativos da efervescência social que se seguiu à profunda transformação econômica, diretos representantes das tendências da Europa capitalista “iluminada” pelas “luzes” do século.

Foi êle que iniciou pela especulação internacional dos gêneros coloniais, pela abolição das restrições que entravavam a livre corretagem transoceânica, o reviramento de uma Venezuela regionalmente dividida, política e economicamente, numa Nação unida pelos mesmos interesses. Foi essa classe de capitalistas crioulos que en-

(*) . — Comunicação apresentada na 4ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 3 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

contramos no ocaso colonial libertando o comércio do exclusivismo das Companhias — Guipuzcoana e Filipinas — libertando o trabalho das sujeições que impediam ainda a sua exploração produtiva, libertando a técnica do conservantismo corporativista, liberando a própria política do seu particularismo regional, que criou as condições de alforria da colônia.

Em vista disso, preparou a ambiência necessária à libertação da Venezuela do cativo monopolista, até então impôsto pelo exclusivismo do pôrto único.

O Consulado caraquenho inaugurou, realmente, a livre expansão econômica que se seguiu à época de regulamentação que caracterizara o mercantilismo tradicional dos Áustrias e dos primeiros Borbons de Madrí. E note-se: naquela desprendida franqueza e desafogado expandimento apercebem-se, cada vez mais claramente, os novos fundamentos em que se construía a sociedade venezuelana.

Enquanto a Capitania General evoluía no sentido de sua emancipação da influência do avoengo mercantilismo, e realizava as transformações econômicas e sociais suficientes à sua expansão, criava-se no Velho Mundo uma conjuntura que viria modificar profundamente as perspectivas da economia atlântica. Movimento que alterou de tal modo, e tão bruscamente as normais relações entre os povos, que teve tão largas repercussões na estrutura econômica e social da Europa que, pela universalidade e individualidade do que se revestiu, e pela sua oportunidade, nos parece ter surgido mesmo da própria evolução do Ocidente capitalista em que depois se integrou naquilo em que êle se apresentava como revolucionário.

Essas tendências ou exigências da Europa chegaram à Venezuela com singular virtuosidade, visto que exprimiam de algum modo os ideais dos brancos crioulos, pelas condições econômicas, sociais e políticas da colônia.

Coexistência admirável essa: a transformação gerou-se, quase simultâneamente, com o Consulado de Caracas — sincronismo que favoreceu sobremaneira as aspirações indianas pela conjuntura bonançosa.

Dando à economia ultramarina a base geográfica que ela exigia, bem como as condições imprescindíveis ao seu crescimento, o Consulado foi, inegavelmente, o mais fiel intérprete daquelas tendências que impulsionavam os anseios das classes mais avançadas da Venezuela. Com a nova instituição de fomento da agricultura, do comércio e das vias de comunicação, abriram-se à Capitania, sem quaisquer peias, as perspectivas ilimitadas do livre giro transoceânico.

A instituição do Consulado, colocando a Venezuela no caminho dos interesses dos agricultores e na trilha das conveniências do

alto comércio nacional, desequilibrou bruscamente as forças políticas e econômicas que atuavam na colônia.

No crepúsculo do século XVIII a sociedade venezuelana, fielmente representada pelos grandes *hacendados* e pelo rico grêmio de mercadores, possuía já as condições que lhe tornavam possível um aproveitamento cada vez maior dos recursos naturais e de sua capacidade produtiva. A sua estrutura econômica acusava modificações específicas que caracterizavam uma nova fase da sua evolução progressiva: o capitalismo gerado no âmago das conveniências nacionais.

A nova economia acionada pelo Corpo Consular, num rápido absorver do mercantilismo derrengado dos Habsburgos espanhóis, assegurando a passagem do mercantilismo “ilustrado” de Carlos III para o liberalismo do reinado subsequente, substituindo as antigas competências e jurisdições dominantes do Capitão General, do Intendente e da Audiência, nos diferentes setores do fomento da riqueza social, possuía internamente as condições para a sua transformação numa economia de mercado à distância. A Capitania encontrara, afinal, a possibilidade de libertar-se pela aplicação da política econômica da Junta Consular do Comércio.

O Consulado caraqueño, caracterizando-se pela importância dos empreendimentos e por uma utilização cada vez maior da força capitalística, acelerava o ritmo da produção e o giro dos gêneros coloniais comerciáveis, oriundos do amanhã da terra e do extrativismo vegetal.

Conjuntamente a concorrência mundial reforçava, então, o dinamismo capitalista. E a economia venezuelana revigorada expandia-se num contacto fecundo com o mercado europeu através do Atlântico, admirável linha geográfica que possibilitava a convivência entre o reino e a colônia, encaixe de dois mundos — o Nôvo e o Velho.

A navegação transoceânica ir-se-ia desenvolver, assim, pelas crescentes necessidades de ligar os novos portos americanos abertos ao “comércio livre” com os ancoradouros da metrópole, igualmente franqueados ao trânsito já desobstruído pela Coroa esclarecida.

As exigências de abastecimento e de transporte marítimo seriam os maiores incentivos às construções navais e às trocas à distância, à técnica e à acumulação de riqueza social. A maior convivência do alto comércio da colônia com a burguesia dos portos marítimos do reino abria, afinal, ao espírito fechado da economia indiana os largos horizontes da especulação.

Importante desvendar, todavia, a ampliação quantitativa dos portos coloniais no decurso de 1793 a 1797, balizas desta comunicação. Nossa pesquisa nos arquivos de Caracas e de Espanha, cansativa e dispendiosa, conseguiu, porém, a apuração de algarismos que dilucidam o movimento de navios e de mercadorias nos diversos departamentos portuários da jurisdição consular. Trata-se de ensaio de exemplificação concreta, resultado dos empreendimentos da entidade nos setores da agricultura, do comércio e das vias de comunicação da Capitania da Venezuela.

A colônia, pelas suas condições geográficas dominantes no Caribe insular e continental, pela sua própria evolução particular, pelas suas funções de estratégico “eixo” marítimo entre polos econômicos e, sobretudo, pela atuação da Junta Consular de Comércio, transformou-se, então, numa admirável “charneira” e num fecundo sustentáculo do tráfico transoceânico.

O *hinterland* venezuelano, com seus férteis vales, era rico em gêneros tropicais comerciáveis. A orla dos portos marítimos da Capitania figurava, ademais, como nó dramático de feixes de rotas insulares, continentais e transatlânticas.

O desenvolvimento do comércio colonial, com a instituição do Consulado, foi tão rápido e tão intenso, que marca bem o papel desempenhado por este ente moral de direito público no processo da renovação econômica hispano-americana.

*

MOVIMENTOS DE NAVIOS: CALENDÁRIOS, TIPOS E PORTOS.

Questão crucial na Capitania era o transporte marítimo à distância, único meio de convivência entre o reino e a colônia. O comércio transtlântico e a economia regional, que o acionava, dependiam da solução encontrada para semelhante problema, deveras fundamental.

O navio era, afinal, um organismo vivo, empresa de nítida feição capitalística pelo que representava e pelo que produzia. A montagem duma rede de comunicações marítimas entre a Venezuela e Espanha era primacial.

Em conformidade com o Regulamento do “comércio livre”, apenas aos nacionais era permitido participar do nôvo sistema de exploração do tráfico colonial. A Coroa não dispunha de poupança para subsidiar uma marinha mercante capacitada para levar a bom termo o giro transoceânico que engrossava a cada torna-viagem. Semelhante incumbência, animada pela Junta Consular através da execução

de sua política de fomento da riqueza social, ficava reservada aos capitais privados, especialmente à burguesia portuária do reino e aos abastados empresários coloniais, sobremaneira interessados no cometimento econômico.

Ressalta, ademais, o “aventurismo” de certos cabecilhas, cuja ação atravessadora encontrava na pirataria internacional a única fonte geradora de riqueza. As carregações coloniais despertavam avidez no espírito dos “ladrões do mar”. Em vista disso, os navios do tráfico tinham de ser protegidos e artilhados, operando em “conserva” na travessia de certas zonas marítimas reconhecidamente perigosas.

Outrossim, a ampliação do trânsito era de igual modo escorada contra as prováveis investidas da concorrência imperialista das grandes potências beligerantes. A partilha do Atlântico impunha cobertura militar, complementação necessária e dispendiosa das negociações ultramarinas.

Enorme, pois, a questão do giro comercial entre os portos da colônia e os do reino, visto ser por conta e risco dos capitais particulares investidos no empreendimento. O sistema de transporte transoceânico, que haveria de fazer a fortuna da burguesia hispano-americana, não obstante as reconhecidas quebras oriundas, não foi descuidado, todavia.

Comprando primeiro, construindo e reformando depois, em seus estaleiros do reino e do ultramar, os armadores vassalos dos Borbons de Madrí conseguiram, progressivamente, montar uma poderosa frota mercante, cujos navios operavam regularmente nas rotas transatlânticas que ligavam os portos marítimos da Venezuela aos da metrópole.

Os quadros seguintes, organizados com os elementos extraídos dos *legajos* que se encontram guardados no *Archivo General de Indias*, em Sevilha (1), testemunham o movimento de navios, com registros de “comércio livre”, que operavam no tráfico entre Venezuela e Espanha.

Para melhor apreensão e entendimento, vejam-se os algarismos relacionados a seguir e as representações gráficas que melhor os alumiaram.

Era deveras elevado o número de navios, com registros de “comércio livre”, que operavam no tráfico entre os portos da Capitania da Venezuela e os ancoradouros da orla marítima de Espanha.

As preeminências acham-se devidamente comprovadas na disposição das cifras relacionadas e nos percentuais que figuram no quadro que se segue:

(1). — AGI — Indiferente General. “Legajos” n.ºs 2453, 2454 (1793), 2455, 2456 (1794), 2457, 2458, (1795), 2459, 2460 (1796) e 2461 (1797-1798).

Disposição percentual dos navios do tráfico

Tipos de navios	Nº de registros	%	Graus
Bergantis	120	47	170
Fragatas	59	23	84
Polacas	48	19	68
Goletas	13	5	18
Paquebotes	9	4	13
Saetías	5	2	7
Total	254	100	360

Os algorismos apurados falam por si com tóda força probante: 120 bergantis, 59 fragatas, 48 polacas, 13 goletas, 9 paquebotes e 5 saetías. Ao todo, 254 registros de “comércio livre” foram inventariados.

A primazia dos bergantins (2) com relação ao total é realmente indiscutível — 47%. Vêm a seguir as fragatas (3) com 23%. E empós: polacas (4) com 19%, goletas (5) com 5%, paquebotes (6) com 4% e, finalmente, as saetías (7) com apenas 2%. Semelhante disposição percentual dos navios (8) que operavam no giro mercantil transatlântico é melhor esclarecida na respectiva representação gráfica. Veja-se o delineamento do desenho na circunferência.

Os registros de “comércio livre” distribuídos, onde figuram os devidos percentuais consoante os tipos de navios, atestam o movimento dos portos venezuelanos e espanhóis no decurso de 1793 a 1797. Os quadros seguintes reaiçam a gradação do giro portuário da colônia e do reino, com nítida predominância de La Guaira e Cadiz em relação ao movimento total do tráfico.

(2). — O bergantim é navio de dois mastros, pequeno, baixo de bordo e com uma só cobertura.

(3). — Fragata — barco de três mastros e duas coberturas.

(4). — Polaca — navio de três mastros e velame redondo.

(5). — Goleta — pequena embarcação espanhola de gávea à proa.

(6). — Paquebote é navio misto. Transporta mercadorias e passageiros. Trata-se de barco com qualidades de correio marítimo.

(7). — Saetia — pequena embarcação de três mastros. Além desses barcos mais três tipos de navios operavam igualmente no tráfico entre a colônia e o reino: a urca (barco apenas de transporte de carga, geralmente muito largo), a corveta (navio ligeiro de 3 mastros semelhante à fragata, porém menor) e o navio (barco grande com cobertura). Não figuram, todavia, no rol das carregações.

(8). — No *Archivo do Museo Naval*, em Madri, acham-se guardados os desenhos originaes manuscritos dos tipos de navios que operavam no tráfico entre Venezuela e Espanha na segunda metade do século XVIII (cf. *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones*. Manuscrito de Don Ricardo Monloón, em 4 tomos, que se encontra ainda inédito).

Movimento portuário da Venezuela.
(1793-1797).

Portos	Nº de navios	%	Graus
La Guaira	221	87	314
Cumaná	13	5	18
Maracaibo	10	4	14
Guayana	10	4	14
Total	254	100	360

Movimento portuário de Espanha.
(1793-1797).

Portos	Nº de navios	%	Graus
Cadiz	174	68	247
Barcelona	45	18	64
Santander	20	8	28
La Coruña	10	4	14
Malaga	2	0,80	3
Alicante	2	0,80	3
Cartagena	1	0,40	1
Total	254	100	360

Os algarismos são avivados pelas representações gráficas. Os desenhos exaltam os números arrolados. O predomínio de La Guaira e Cadiz, em relação aos respectivos totais, é incontroverso.

Ressalta, com efeito, a disposição percentual do movimento portuário da Capitania da Venezuela, onde La Guaira figura com 87%, restando apenas 13% para os demais embarcadouros que se encontram inventariados nos *legajos* do “comércio livre”, no *Archivo General de Indias*, em Sevilha (9). E assim foi realmente, visto ser o porto de La Guaira acionado no seu giro por 221 registros de “comércio livre” — num total de 254 navios — primazia indisputável que lhe deu a amplitude de 314 graus posta em realce na representação gráfica, deveras eloqüente. Vêm empós: Cumaná com 13 navios (5%) Maracaibo com 10 (4%) e Guayana com idêntico percentual — 10 registros (4%). Assim sendo, a soma dos percentuais destes três últimos portos venezuelanos não foi além dos 13%, visto La Guaira, inteiramente só, abarcar 87% do tráfico.

De igual modo evidencia-se a preeminência de Cadiz no movimento portuário de Espanha. O quadro respectivo, onde os algarismos se acham relacionados, e o gráfico que se encontra mais adiante patenteiam o predomínio apontado: 174 registros num total de 254, o que equívale dizer 68% do tráfico entre colônia e o reino.

Depois de Cadiz figuram, no rol apurado, os seguintes portos marítimos de Espanha, cuja disposição percentual evidencia aquela

(9). — AGI. — Indiferente General. “Legajos” n.ºs 2453, 2454 (1793), 2455, 2456 (1794), 2457, 2458 (1795), 2459, 2460 (1796) e 2461 (1797-1798).

supremacia: Barcelona com 45 registros (18%), Santander com 20 (8%), La Coruña com 10 (4%), Málaga com 2 (1,80%), Alicante igualmente com 2 navios (0,80%) e Cartagena com apenas um registro (0,40%). Note-se, portanto, que todos êstes portos da metrópole reunidos atingiram sòmente, em relação ao total do movimento de navios do tráfico, 32%. Em vista disso, Cadiz amealhou, sòzinho, 68%, percentual que lhe assegurou incontestável primazia no giro transoceânico entre Venezuela e Espanha.

Vejam-se ambas representações gráficas que, ao realçarem os algarismos apurados, evidenciam, em boa verdade, o predomínio de La Guaira e Cádiz, respectivamente em relação ao total do movimento portuário da Venezuela e Espanha. A participação dos dois portos — polos do tráfico entre a colônia e o reino — contrasta com a dos demais ancoradouros. E repare-se: Sevilha, avoenga central do Guadalquivir, fiel representante do mercantilismo tradicional dos Áustrias espanhóis, sequer aparece no rol catalogado. O predomínio do tráfico colonial passou, no decurso da segunda metade da centúria das “luzes”, para Cadiz, tecedura que comprova a viragem do sistema de exploração ultramarino com os últimos Borbons, notadamente com o reformismo institucional de Carlos III e com o reinado subsequente.

No ano subsequente, em 1794, o giro transoceânico entre a comram 50 registros de “comércio livre”, cujo calendário do movimento mensal de navios é realçado pelo gráfico concernente. O maior fluxo encontra-se no mês de julho, com 11 registros. Seguem-se os meses de abril, março e dezembro, respectivamente com 8, 6 e 5 navios.

No ano subsequente, em 1794, o giro transoceânico entre a colônia e o reino foi acionado por 65 registros do “comércio livre” — 15 a mais do que o ano anterior. Junho e novembro, cada qual com 15 navios, foram os meses mais movimentados, seguidos de agôsto com 13 registros.

No decurso de 1795 o tráfico manteve-se nos 65 registros, figurando os meses de maio e agôsto, respectivamente com 14 e 13 navios, como os de maior intensidade.

Em 1796 o giro permaneceu, dir-se-ia, em igual ritmo, visto encontrarmos na apuração realizada 64 registros. Os maiores fluxos acham-se todavia, nos meses de novembro e abril, cada qual com 13 e 9 navios respectivamente.

Ressalta, porém, a quebra no ano de 1797 avivada pelo gráfico. Com efeito, figuram neste ano econômico sòmente 10 registros, com a maior corrente de trânsito mercantil no mês de junho, com apenas 4 viagens. Razão disso? A omissão de registros nos *legajos* de 1797 atinentes ao “comércio livre”, não à realidade da conjun-

tura econômica da colônia, evidenciada pelos Balanços do Consulado caraqueño em ascensão, pelo menos até o ano de 1805, conforme demonstrações favoráveis guardadas no *Archivo General de la Nación*, em Caracas (10).

Verifica-se, portanto, que no transcurso de 1793 a 1797 o tráfico entre Venezuela e Espanha foi acionado por 254 registros de “comércio livre”. O movimento mensal de navios, nesse tempo de cinco anos econômicos, teve os maiores fluxos nos meses de novembro, junho, maio e agosto, respectivamente com 34, 32 e 31 registros, conforme evidenciam os algarismos do quadro seguinte.

Movimento mensal de navios do tráfico entre Venezuela e Espanha.
(1793-1797).
MESES

Anos	jan.	fev.	março	abril	maio	junho	julho	agosto	set.	out.	nov.	dez.	Total
1793	1	2	6	8	4	2	11	3	2	2	4	5	50
1794	4	1	2	3	4	15	1	13	—	1	15	6	65
1795	—	2	1	4	14	6	9	13	5	—	2	9	65
1796	3	5	8	9	8	5	6	1	1	3	13	2	64
1797	—	—	1	1	1	4	—	1	1	1	—	—	10
Soma	8	10	18	25	31	32	27	31	9	7	34	22	254

Os desenhos anexos realçam os “eletrocardiogramas” mensais do tráfico entre Venezuela e Espanha. Exceto novembro, movimentado por 34 registros, verifica-se que os altos fluxos encontram-se nos meses de maio a agosto. O calendário dependia dos embarques e estes estavam condicionados às negociações coloniais e à conjuntura internacional como elos de uma mesma corrente econômica. A lei da oferta e da procura disciplinaria, certamente, o ritmo do giro mercantil. Ademais, razões de natureza política e de ordem militar não seriam estranhas às transações. Assim sendo, uma convergência de móveis profundos regularizaria o movimento de navios com registros de “comércio livre” que operavam no tráfico entre a colônia e o reino.

Graças ao novo sistema de exploração colonial, o desenvolvimento do trânsito entre os portos da Venezuela e os ancoradouros da orla marítima do reino foi tão rápido e tão intenso que os algarismos apurados marcam, com nitidez, a política reformista dos últimos Borbons de Madrí — notadamente de Carlos III e Carlos IV — que caracterizou o mercantilismo “ilustrado” espanhol e que imprimiu singularidade ao Consulado de Caracas.

Ressaltam, afinal, as carregações indianas — seiva do giro dos navios. O volume e o valor das mercadorias oriundas da colônia,

(10). — Cf. *Libro Manual* (1793-1801), fólhos 66v. a 209v.; *Libro Mayor* (1802-1806), fólhos 1 a 169v; *Libro Manual* (1805-1812), fólhos 61 a 206v.

e transacionadas com a burguesia dos portos marítimos do reino, comprovam o êxito do nôvo ensaio experimental de valorização econômica das terras e das águas da Capitania da Venezuela. E' o que demonstraremos seguidamente.

*

MOVIMENTOS DE MERCADORIAS: VOLUME E VALOR DO TRÁFICO.

Importa salientar, afinal, a estatística das carregações coloniais — volume e valor dos gêneros — cujos algarismos apurados evidenciam a viveza do tráfico entre a Capitania da Venezuela e os portos de Espanha, bem como o empêño da Junta Consular de Comércio no âmbito da circulação da riqueza indiana.

A Venezuela era, então, um dos principais centros ultramarinos de produção de algumas matérias-primas indispensáveis ao trabalho do industrialismo europeu. Mesmo no setor têxtil o Velho Mundo encontrava-se em estado de dependência da agricultura tropical, notadamente dos algodões coloniais.

Os portos venezuelanos, sobretudo La Guaira, especialmente favorecidos pela sua situação geográfica no Caribe e em relação ao Atlântico, e acionados no seu movimento pela política econômica do Consulado caraquenho figuravam como intermediários indispensáveis para o açodamento da economia européia.

A partir de 1793, primeira etapa do tráfico transoceânico posta sob a égide consular, comprova-se a transformação estrutural da economia venezuelana. Dir-se-ia que ao alquebrado mercantilismo tradicional do tempo dos Áustrias — o do pôrto único com a central sevilhana — e do govêrno dos primeiros Borbons — o das Companhias monopolistas — opunha-se agora, com o incremento do “comércio livre”, uma economia inteiramente nova, cujas próprias condições de progresso social lhe advinham da programação fielmente executada pelo Consulado de Caracas.

O *hinterland* agricultado e a orla marítima acionada pelas carregações comerciáveis figuravam na tessitura do giro transoceânico como unidades geo-econômicas que encontravam na obra consular enormes possibilidades de medrança capitalística, admirável força irradiadora da economia regional e do tráfico americano.

Em vista disso, a Capitania ganhava nova roupagem e donaire inteiramente nôvo. Irrigadas com a seiva dos carregamentos mercantilizáveis, as terras da Venezuela, com a instituição consular, conse-

guiram libertar-se daquela espécie de servidão geográfica oriunda do avoengo sistema colonial assente no monopólio do alto comércio do Guadalquivir e no posterior estanco da burguesia de San Sebastian.

Uma inusitada efervescência portuária passou a caracterizar a economia venezuelana. E, com ela, definiu-se, enfim, uma nova etapa de seu comércio marítimo. Novos elementos — armadores prestamistas e comerciantes — poderosos empresários coloniais apareceram no circuito da riqueza ultramarina, a marcar bem as novas relações de produção e de consumo, acionadas pelo tráfico transatlântico que punha os portos da Capitania em íntimo contacto mercantil com os seus congêneres do reino.

O Consulado revigorou o “comércio livre” dando-lhe novo semblante. E, empós, a instituição renovadora da economia colonial descortinou aos *terratenientes* e ao alto comércio crioulo o trânsito oceânico, até então apossado pelos privilegiados estancos de Sevilha ou pela burguesia monopolista de San Sebastian, todos — uns e outros — coniventes com a política ultramarina do trono.

Os quadros estatísticos, organizados com os elementos extraídos do *Archivo General de Indias*, em Sevilha (11), comprovam e elucidam a intensidade do tráfico entre a colônia e a metrópole no decurso de 1793 a 1797. Outrossim, a respectiva representação gráfica apensada aclara e ilustra os algarismos apurados.

A agricultura da colônia, revivificada pela política de fomento executada pela Junta Consular de Comércio, produzindo em quantidade e em diversidade, transformou-se nos baldrames que alicerçaram o novo edifício capitalístico gerador duma profunda renovação social.

O revigoramento que os números arrolados indicam é deveras impressionante. Sem a inquirição do volume e escrutínio do valor dos gêneros coloniais que engrossaram as correntes do trânsito atlântico seria impossível chegar-se a conclusões assentes numa exemplificação concreta. Nossa investigação reveste-se de caráter objetivo. Resulta daí a indispensabilidade da apuração dos dados estatísticos, concreção de elementos particularizados.

A análise do quinquênio econômico averiguado, cujo giro mercantil transoceânico se estendeu no decurso de 1793 a 1797, confirma a indiscutível preeminência dos dois principais polos do tráfico entre a colônia e o reino: La Guaira e Cadiz. Este pôrto de Espanha, acionado pelo reformismo borbônico, chamou a si, no crepúsculo da centúria “iluminada”, o grosso das cadeias do trato ultramarino. Semelhante “captura” das rotas do tráfico colonial gerou o decesso da cen-

(11). — AGI. — Indiferente General. “Legajos n.ºs 2453, 2454 (1793), 2455, 2456 (1794), 2457, 2458 (1795), 2459, 2460 (1796) e 2461 (1797-1798).”

tral sevilhana, engendrando a maraço do alto comércio do Guadalquivir. A quebra dos elos das correntes de seu trânsito mercantil foi a pá-de-cal atirada pelo “comércio livre” acionada pela Junta Consular.

La Guaira e Cadiz constituíam, então, os “eixos” do giro mercantil entre Venezuela e Espanha. A mudança da famosa *Casa de la Contratación* de Sevilha para Cadiz e a instituição do Consulado caraquenho foram eventos altamente condicionantes da torção verificada nas rotas do trato ultramarino. Ademais, o sítio geográfico de Cadiz — primeiro pôrto atlântico do reino — não foi estranho ao desvio das cadeias do comércio colonial. De igual modo La Guaira, dada sua privilegiada posição na linha marítima da Capitania e em relação ao centro urbano de Caracas, onde operava uma efervescente burguesia composta por armadores crioulos, peninsulares e alienígenas, transformou-se num nó admirável do trânsito de mercadorias comerciáveis.

Os algarismos alinhados testemunham a primazia de ambos portos — La Guaira e Cadiz — no contêxto do tráfico transceânico. No transcurso de 1793 a 1797, o valor das carregaçoes embarcadas nos portos venezuelanos com destino aos do reino foi de 591.994.498 *reales de vellon*, anualmente distribuídos da forma seguinte:

<i>Anos</i>	<i>Rs. v.</i>
1793	112.912.812
1794	159.746.693
1795	136.169.892
1796	182.582.661
1797	582.440
Total	591.994.498

A disposição dêsse montante exportado comprova a preeminência de La Guaira e Cadiz. Os quadros abaixo testemunham os percentuais e evidenciam a mencionada prerrogativa.

Valor das carregaçoes coloniais.
Disposição percentual dos portos venezuelanos.
(1793-1797).

Portos	Rs. V.	%
La Guaira	558.306.061	94,3
Cumaná	18.839.463	3,2
Maracaibo	14.215.314	2,4
Guayana	633.660	0,1
Total	591.994.498	100

Valor das carregações coloniais.
Disposição percentual dos portos de Espanha.

(1793-1797).		
Portos	Rs. V.	%
Cadiz	508.820.718	86,0
Barcelona	33.150.628	5,6
Santander	32.121.508	5,4
La Coruña	9.108.601	1,5
Malaga	6.411.880	1,1
Alicante	1.785.165	0,3
Cartagena	595.998	0,1
Total	591.994.498	100

As respectivas representações gráficas, apensadas a esta comunicação, esclarecem as preeminências em relação ao total das exportações venezuelanas naquele referido decurso de cinco anos econômicos.

Ressalta a disposição percentual dos portos ultramarinos e de seus congêneres da metrópole. La Guaira figura como principal embarcadouro da colônia, com o valor de 558.306.061 rs. v. em relação ao total da exportação venezuelana, cifra que lhe deu 94,3% do giro transoceânico. De igual modo Cadiz, no outro extremo da rota, surge como fundamental receptor das carregações coloniais em toda linha dos portos marítimos do reino, cujo montante importado atingiu 508.820.718 rs. v., quantia equivalente a 86% do total embarcado na Capitania da Venezuela.

Os algarismos relacionados são deveras incitativos, visto confirmarem o ritmo do movimento portuário de La Guaira e a cadência do giro mercantil de Cadiz.

Na colônia, empós La Guaira, vêm Cumaná e Maracaibo, respectivamente com 18.839.463 e 14.215.314 rs. v., cifras correspondentes a 3,2 e 2,4 por cento da totalidade exportada.

E no reino, depois de Cadiz, figuram Barcelona (33.150.628 rs. v. — 5,6%), Santander (32.121.508 rs. v. — 5,4%), La Coruña (9.108.601 rs. v. — 1,5%), Málaga (6.411.880 rs. v. — 1,1%), Alicante (1.785.165 rs. v. — 0,3%) e, finalmente, Cartagena com apenas (595.998 rs. v. — 0,1%) em relação ao total do valor dos gêneros coloniais transacionados.

O valor total das carregações venezuelanas foi de 501.994.498 rs. v., como ficou demonstrado. Este montante foi exportado — naquele período de cinco anos mercantis — por três portos da Capitania na seguinte ordem de importância e cujo giro figura nas rotas seguintes:

De La Guaira para Espanha —		558.306.061 rs. v.
Cadiz	485.035.903	
Santander	32.121.508	
Barcelona	26.225.184	
Malaga	6.411.880	
La Coruña	6.130.423	
Alicante	1.785.165	
Cartagena	595.998	
	558.306.061 rs. v.	
De Cumaná para Espanha —		18.839.463 rs. v.
Cadiz	11.914.019	
Barcelona	6.925.444	
	18.839.463 rs. v.	
De Maracaibo para Espanha —		14.215.314 rs. v.
Cadiz	11.870.796	
La Coruña	2.344.518	
	14.215.314 rs. v.	
De Guayana para Espanha —		633.660 rs. v.
La Coruña	633.660	
	633.660 rs. v.	
Total		591.994.498 rs. v.

Ressalta a disposição percentual dos portos venezuelanos que operavam nas rotas do reino acima referidas:

La Guayra	94,3%
Cumaná	3,2%
Maracaibo	2,4%
Guayana	0,1%

Importa realçar, outrossim, os percentuais dos sete portos do reino que figuram na ordem abaixo em relação ao valor total das carregações coloniais faturadas.

Portos	%
Cadiz	86,0
Barcelona	5,6
Santander	5,4
La Coruña	1,5
Malaga	1,1
Alicante	0,3
Cartagena	0,1

As respectivas representações gráficas evidenciam a preeminência dos dois polos do tráfico transoceânico — La Guaira e Cadiz. Revelam, ademais, a distribuição geográfica portuária das orlas marítimas da Capitania e de Espanha. Os desenhos afiguram-se-nos elucidativos, pois avivam o entendimento do giro mercantil entre a colônia e o reino.

No conjunto daquele valor total — 591.994.498 rs. v. — apurado figuram os seguintes gêneros coloniais comerciáveis: cacau, anil, tabaco, algodão, café, couros — curtidos e *al pelo* — açúcar, prata, ouro, mel, madeiras de lei e tintas. Nesse rol tiveram predominância os quatro primeiros produtos, notadamente o cacau e o anil, aos quais se seguiram o tabaco e o algodão. A tabela que se segue testemunha a primazia do cacau, deveras irrefutável, na pauta dos carregamentos de torna-viagem.

Valor das carregações coloniais. Disposição percentual dos gêneros. (1793-1797).		
Gêneros	Rs. v.	%
Cacau	367.485.622	62,2
Anil	123.987.533	20,9
Tabaco	61.222.920	10,3
Algodão	16.618.354	2,8
Café	9.242.484	1,6
Couros	4.833.764	0,8
Açúcar branco	4.215.996	0,7
Prata	2.061.546	0,3
Outros	2.326.279	0,4
Total	591.944.498	100

Ressaltam no quadro da disposição percentual dos gêneros o cacau, o anil e o tabaco, englobando os três conjuntamente 93,4% do total da exportação venezuelana.

A preeminência do cacau é incontestável: 367.485.622 rs. v., valor que abrange 62,2 por cento dos embarques coloniais com destinação aos portos do reino. Seguem-se: o anil e o tabaco, respectivamente com 123.987.533 rs. v. (20,9%) e 61.222.920 rs. v. (10,3%). Segue-se o algodão, que ocupa o quarto lugar na pauta dos produtos ultramarinos exportados para Espanha, com 16.618.354 rs. v., importância equivalente a 2,8% em relação ao valor total. E empós: café (9.242.484 rs. v. — 1,6%), couros curtidos e *al pelo* (4.833.764 rs. v. — 0,8%), açúcar branco (4.215.996 rs. v. — 0,7%), prata (2.061.546 rs. v. — 0,3%) e outros artigos tropicais comerciáveis (madeiras, tintas, mel, peles, etc.) que, reunidos, atingiram no decurso daquele período arrolado (1793-1797) — 2.326.279 rs. v., quantia que não foi além de 0,4%.

A representação gráfica respectiva aviva a distribuição dos percentuais dos gêneros venezuelanos que figuram no rol da exportação. A dimensão do cacau contrasta com a amplitude dos demais gêneros ultramarinos exportados para a metrópole. As áreas delineadas são realmente persuasivas. Os percentuais aí estão a testemunhar o valor das carregações venezuelanas.

No setor dos preços a Coroa garantiu cotação mínima para cada produto comerciável, meio adequado de animação do amanhã da terra pelos lavradores crioulos. Semelhante política de fomento da agricultura do patrimônio colonial foi grandemente benfazeja, visto assegurar condições favoráveis de cultivo através da renumeração da lavoura regional. No decurso do tempo apurado (1793-1797), os preços jamais caíram abaixo dos mínimos estabelecidos pela realza “iluminada” e cujo rol figura no quadro seguinte, organizado com os elementos extraídos dos *legajos* do *Archivo General de Indias*, em Sevilha (12).

Preços dos gêneros coloniais.
(Rs. v.).

Gêneros	Fanega	Libra	Arrôba	Peça	Pêso	Quintal	Duzia	Cento
Cacau	825	—	—	—	—	—	—	—
Anil	—	36	—	—	—	—	—	—
Tabaco	—	48	—	—	—	—	—	—
Café	—	5	—	—	—	—	—	—
Cascarrilha	—	4	—	—	—	—	—	—
Manteiga de cacau	—	8	—	—	—	—	—	—
Algodão limpo	—	—	120	—	—	—	—	—
Açúcar branco	—	—	90	—	—	—	—	—
Lã de carneiro	—	—	75	—	—	—	—	—
Salsaparrilha	—	—	150	—	—	—	—	—
Amido	—	—	26	—	—	—	—	—
Couros	—	—	—	55	—	—	—	—
Peles de veado	—	—	—	24	—	—	—	—
Peles de cabra	—	—	—	15	—	—	—	—
Peles de onça	—	—	—	30	—	—	—	—
Peles de raposa	—	—	—	120	—	—	—	—
Corachas	—	—	—	12	—	—	—	—
Cocos	—	—	—	2	—	—	—	—
Madeira (cedro)	—	—	—	120	—	—	—	—
Madeira (caoba)	—	—	—	180	—	—	—	—
Prata	—	—	—	—	20	—	—	—
Ouro	—	—	—	—	20	—	—	—
Cobre	—	—	—	—	—	250	—	—
Cordovão	—	—	—	—	—	—	280	—
Hastes de touro	—	—	—	—	—	—	—	700

CONCLUSÕES.

Os algarismos apurados são eloquentes: 254 registros de “comércio livre” comprovam a intensidade do tráfico entre a colônia e o Reino. As preeminências acham-se evidenciadas nos tipos de navios que operavam no giro mercantil: 120 bergantins (47%), 59 fragatas (23%), 48 polacas (19%), 13 goletas (5%), 9 paquebotes (4%) e 5 saetias (2%).

(12). — AGI. — Indiferente General. *Legajos* n.ºs 2453, 2454 (1793), 2455, 2456 (1794) 2457, 2458 (1795), 2459, 2459, 2460 (1796) e 2461 (1797-1798).

O valor total das exportações pelos portos venezuelanos foi de 591.994.498 rs. v. La Guaira figura com 94,3% dos embarques para Espanha, salientando-se Cadiz na pauta das importações coloniais pelos portos do reino com 86% em relação ao total.

Na disposição percentual do movimento dos navios, La Guaira chamou a si 87% do total dos portos da Capitania, distinguindo-se Cadiz com 68,5% em relação ao operado na orla portuária da metrópole.

Ressaltam, outrossim, os percentuais dos gêneros indianos comerciáveis, em cuja pauta da exportação o cacau se encontra em primazia com 62,2%. Depois do cacau figuram no rol o anil (20,9%), o tabaco (10,3%), o algodão (2,8%) e o café (1,6%). Seguem-se, empós, outros produtos ultramarinos que engrossavam as rotas do tráfico: couro (0,8%), açúcar (0,7%), prata (0,3%) e os restantes 0,4% representados pelas carregações de madeiras, peles, tintas, resinas e mel de abelha.

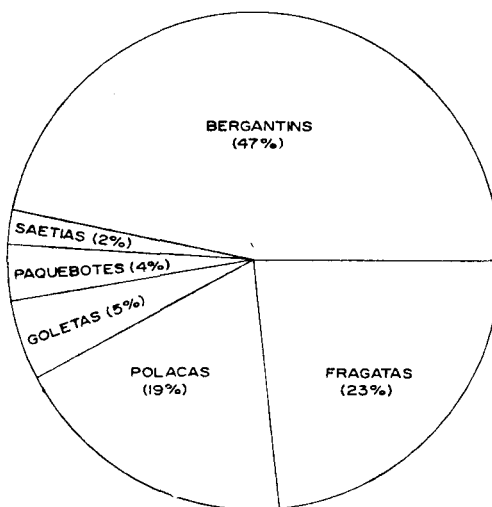
Semelhante revelação quantitativa comprova que La Guaira e Cadiz eram os principais polos de desenvolvimento do tráfico entre Venezuela e Espanha. Os resultados obtidos no plano da política econômica foram deveras positivos. O fomento da agricultura, do comércio e das vias de comunicação entre a hinterlândia e a orla marítima da colônia, bem como entre os portos da Capitania e os do reino, atestam a entrada da Venezuela no giro do “comércio livre”. Sôlta das amarras do mercantilismo tradicional, a economia venezuelana, graças à instituição consular, rompeu com o sistema colonial dos Áustrias e dos primeiros Borbons de Madrí.

Os interesses da colônia agrupavam-se, então, em tórno dos *terratenientes* e do alto comércio dos portos marítimos. Surgindo nos moldes criados pelas “luzes” que lhe vinham da Europa “ilustrada”, a “elite” crioula possuía algo mais que ia além da capacidade de produzir. Nela apercebiam-se os novos fundamentos em que se estruturava a sociedade venezuelana na antevéspera de sua maioria política.

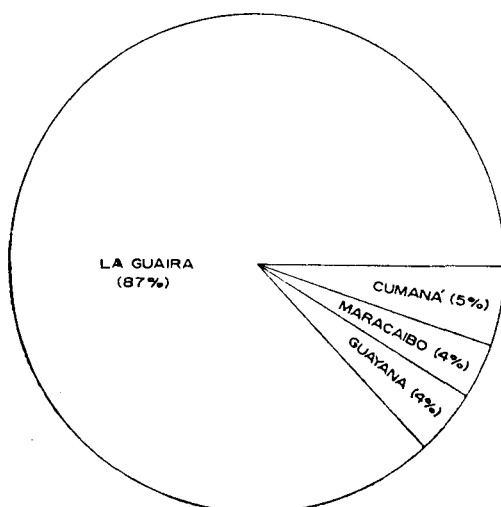
Graças à instituição do “comércio livre” e ao plano diretor do Consulado caraquenho intensificaram-se as exportações pelos portos da colônia para o reino em proveito da poupança crioula. Foi isso que possibilitou à economia regional indiana a sua emancipação da influência atravessadora da central sevilhana e do exclusivismo das Companhias.

*
* *
*

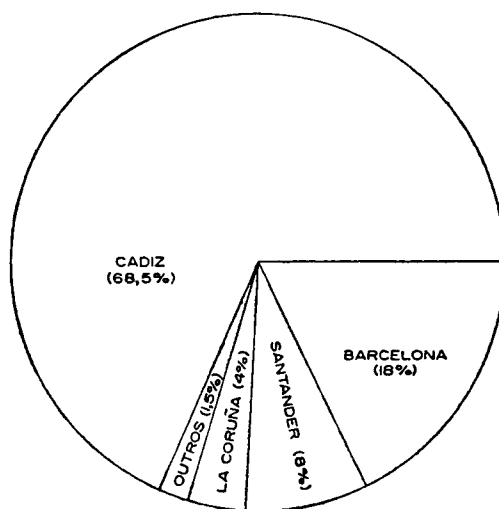
PERCENTUAIS DOS TIPOS DE NAVIOS DO TRÁFICO
ENTRE VENEZUELA E ESPANHA
(1793 - 1797)



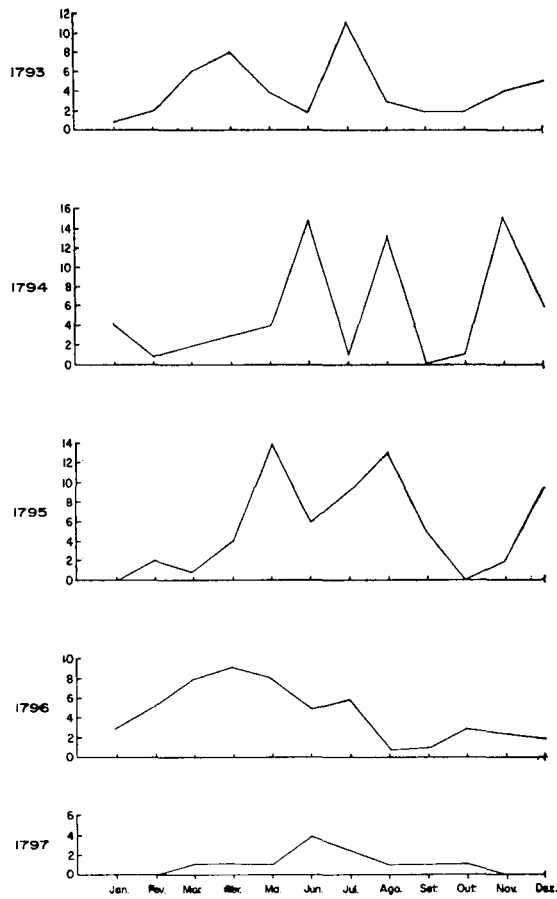
MOVIMENTO PORTUÁRIO DA VENEZUELA
(1793 - 1797)



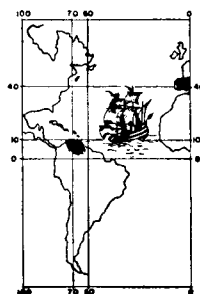
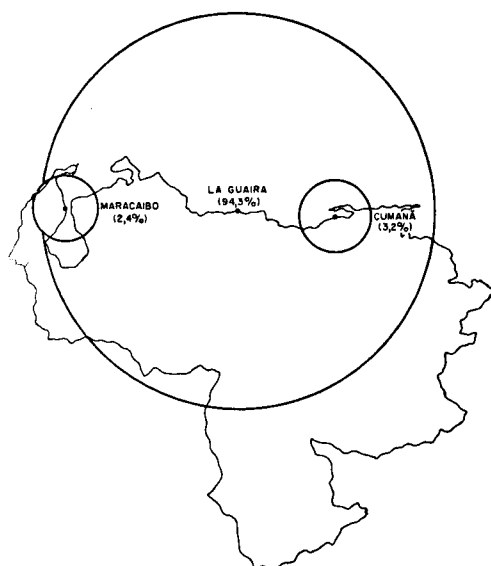
**MOVIMENTO PORTUÁRIO DE ESPANHA
(1793-1797)**



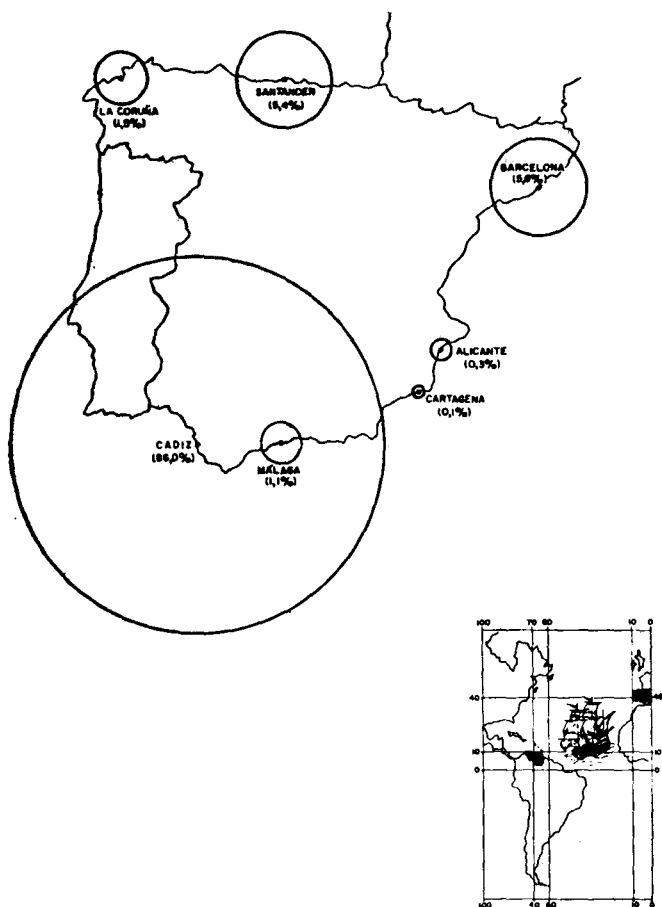
MOVIMENTO MENSAL DE NAVIOS DO TRÁFICO ENTRE
VENEZUELA E ESPANHA
(1793-1797)



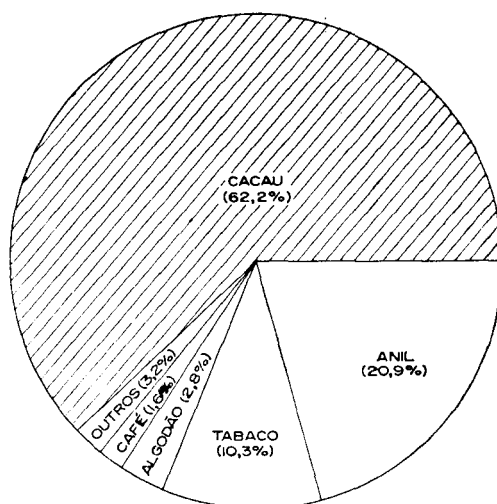
VALOR DAS CARREGAÇÕES COLONIAIS
Disposição percentual dos portos venezuelanos
(1793-1797)



VALOR DAS CARREGAÇÕES COLONIAIS
 ° Disposição percentual dos portos de Espanha
 (1793-1797)



VALOR DAS CARREGAÇÕES COLONIAIS
Disposição percentual dos gêneros



INTERVENÇÃO.

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

Declarou que: “voltando-se há alguns anos para os estudos de História da América, o Prof. Manuel Nunes Dias nos tem dado uma soma de contribuições sobremaneira significativas nesse campo. Essa comunicação que acabamos de ouvir é uma delas que pelo seu interesse nos leva a algumas considerações. Observamos nos gráficos insertos no trabalho a percentagem que ocupa o tabaco na exportação de produtos coloniais venezuelanos para a Europa, através de Cadiz. Sobre isto é que se dirige nossa primeira pergunta: teria tido a Espanha uma preocupação de fomentar a produção do tabaco venezuelano idêntica àquela que teve em relação ao tabaco cubano? Ao longo de sua comunicação o Autor se demora em demonstrar-nos, à saciedade, a importância do relacionamento comercial entre a Espanha e uma sua área colonial. Nesse sentido, gostaríamos de levantar a problemática do comércio inter-colonial, isto é, aquele que se desenvolve independente ou até contrário às intervenções da metrópole, como ocorreu em relação a Portugal e às suas colônias. Houve em relação ao mundo espanhol a mesma coisa? Entendido por inter-colonial não apenas o comércio entre as diferentes áreas da América Espanhola, mas e principalmente as colônias que a Espanha manteve em vários continentes. Esse comércio que em relação a Portugal é importante está a nos mostrar um novo *facies* do chamado “pacto colonial” que assim não se mostrava tão inflexível como querem nos mostrar alguns historiadores. Por último deixou o Prof. Manuel Nunes Dias para o plenário uma interrogação: até que ponto teria o Brasil assistido a formação de uma classe de capitalistas nativos, como ocorreu na América Espanhola? Não pretendemos responder propriamente a essa pergunta, no entanto, acreditamos que num dilatado momento, em determinada área da colônia brasileira, ou seja particularmente no Recôncavo baiano ou relacionado com ele, formou-se poderosa classe de comerciantes que, dominando o mercado produtor do principal produto que animava o tráfico africano, ou seja o tabaco, conseguiram com isso dominar em boa parte o próprio tráfico que acaba de ter singular contribuição de estudo com a publicação da obra de Pierre Verger. Essa classe de capitalistas tem uma ação bem definida, que inclusive provocará representações contrárias dos traficantes portugueses que por sua vez formavam poderosa classe, financiadora da Coroa e que se sente marginalizada pelos comerciantes e traficantes baianos em franca ascensão”.



RESPOSTA DO PROFESSOR MANUEL NUNES DIAS.

Ao Prof. *José Roberto do Amaral Lapa*, respondeu o seguinte:

“O Professor José Roberto do Amaral Lapa põe à nossa reflexão algumas considerações que comprovam, além do interesse demonstrado pela nossa comunicação, a agudeza de seu espírito de historiador.

Seus apontamentos:

1. — Uma inquirição;
2. — Uma problemática;
3. — Uma resposta.

Vejamos o que nos é dado responder:

1). — Há recuados anos vimos reunindo precioso acervo oriundo dos Arquivos de Lisboa, Venezuela e Espanha atinente à “Geografia da produção e circulação comercial do tabaco no século XVIII”. Da recolha merecem destaque a “Junta do Tabaco” e a “Renta de tabacos y establecimiento de su estanco”, bem como os “Expedientes del comercio”. Semelhantes núcleos demonstram que o fomento da agricultura comercial do tabaco, na Capitania da Venezuela e em Cuba, deve-se mais à iniciativa privada e menos ao incentivo do poder público. Para a Venezuela o Consulado de Caracas; para Cuba a Companhia de Havana. E para ambas áreas a instituição do “Comércio Livre”.

O que mais evidencia o tráfico de Havana no decurso do ocaso colonial é quantitativamente o tabaco. No conjunto da disposição percentual destacou-se com nitidez este gênero: tabaco com 44,6%, prata com 40,1% e açúcar com 10,7%, sendo os restantes 4,6% distribuídos pelas demais carregações. Foi o que apuramos numa de nossas teses (Cf. *O Comércio livre entre Havana e os portos de Espanha, 1778-1789*. São Paulo, 1965 — 2 volumes).

A maior preocupação do Mercantilismo “Ilustrado” de Carlos III e de Carlos IV consistiu, todavia, em fomentar a agricultura comercial do açúcar cubano (que acionava, como adoçante, o cultivo e o giro doutros dois gêneros tropicais comerciáveis: o café e o cacau) e a do anil venezuelano, dada a demanda do mercado externo favorecida pela alta dos preços respectivos. Não obstante o quantitativo que figura nas apurações estatísticas (Cf. Outra nossa tese

— *O Real Consulado de Caracas, 1793-1810*. São Paulo, 1968 — 2 volumes), o tabaco não foi o principal fato gerador de riqueza social; a primazia deve-se ao anil venezuelano e ao açúcar cubano. Isso devido ao seu estaque, em favor do trono, naquelas ambas áreas do Caribe, para as quais os últimos Áustrias e os primeiros Borbons legislaram a produção e a circulação do tabaco de modo igual e sempre em proveito da monarquia e de seus réditos.

2). — O comércio intercolonial espanhol foi muito menos interregional e intercontinental que o seu congêneres português. A afirmativa é igualmente válida para os Áustrias e para os Borbons de Madrí. A dessemelhança deve-se ao ordenamento e esquema das respectivas variantes do mercantilismo tradicional e “Ilustrado”. O giro do trânsito português assentou numa amplitude deveras transoceânica e interregional, singularidade nem sempre notada no tráfico das Índias Ocidentais de Espanha, não obstante as rotas transcontinentais do Atlântico e do Pacífico senhoreadas pelos Áustrias e pelos Borbons de Madrí.

O sistema colonial espanhol, no intuito de limitar o comércio americano às cidades andaluzas de Sevilha e Cadiz, refletiu-se em suas Índias Ocidentais, onde o tráfico se concentrava em três eixos capitais: Veracruz, Cartagena e Nombre de Dios (Portobelo), respectivamente em Nueva España, Nueva Granada e Istmo do Panamá. Essa confinação imposta pelo mercantilismo espanhol dos últimos Áustrias limitou sobremaneira o tráfico intercolonial, quer o da cercadura interregional, quer o do circuito intercontinental. Em contrapartida, o inconveniente capitalístico gerou malefícios que se assinalaram no contrabando, notadamente na “escápula” de Acazulco, estratégica base de operações para o Oriente.

A rígida regulamentação ultramarina para as Índias Ocidentais de Espanha, embora não impedisse o tráfico ilícito dos atravessadores que operavam em Callao de Lima e nos entrepostos de Nueva España, reduziu o comércio intercolonial, fenômeno negativo que se não encontra, semelhante, na urdidura do mercantilismo português, quer na sua configuração “tradicional”, quer na singularidade de sua variante “Ilustrada”.

3). — Não obstante a atuação de empresários coloniais — infelizmente ainda não suficientemente estudada pela historiografia contemporânea — em ambos patrimônios — no espanhol e no português — o Capitalismo dos Áustrias e dos Borbons de Madrí, bem como dos Avís e dos Braganças, singulariza-se por uma constante: anemia capitalística. Nas Índias Ocidentais de Espanha, o aparecimento de potentados crioulos, credores do trono, contribuiu de maneira positiva para o estabelecimento de Consulados, instituições de

fomento da agricultura, do comércio e das vias de comunicação, entidades de direito misto que se não encontram no ultramar português.

A existência de argentários, sobretudo cristãos-novos, nas diferentes áreas do Atlântico brasileiro enunciou-se menos em proveito da capitalização da colônia e mais em favor do capitalismo forasteiro e advendiço. A poderosa “classe” de comerciantes que operava nos portos brasileiros, fielmente representada pelos banqueiros da Coroa, não constituía pròpriamente uma classe, mas prestamistas ilhados, misto de negociantes e agricultores que transacionavam nas “escápuas” de Belém, São Luís, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e, ainda, noutras partes da orla marítima e, outrossim, no “hinterland” da colônia, especialmente engrossando os comboieiros de Mato Grosso que, de Belém, demandavam as minas de Vila Bela. Essa a história que aguarda abordagem. O estudo dessas figuras de empresários coloniais acha-se inteiramente por fazer. O dia que se dilucidar, compreendermos melhor as variantes do capitalismo peninsular na América, bem como o papel desempenhado pelos respectivos sistemas coloniais, no âmbito do direito público e na amplitude do direito privado.

INFLUÊNCIA CIVILIZADORA DO SÃO FRANCISCO NO CARIRÍ CEARENSE (*).

JOSÉ ALVES DE FIGUEIREDO FILHO

Presidente do Instituto Cultural do Cariri e Professor de História do Cariri, na Faculdade de Filosofia do Crato.

O Cariri cearense é filho da expansão povoadora, vinda pelo rio São Francisco e seus afluentes, entre os séculos XVII e XVIII. Foram brasileiros, brancos e mestiços da Bahia, Sergipe e Pernambuco, os primeiros portadores da civilização a penetrarem nesta sub-região, atraídos pelo sortilégio de novas pastagens para o gado. Estávamos no período do ciclo do couro, de que nos fala o historiador Capistrano de Abreu, em relação ao Norte do país, ou Sarmiento, no caso do Uruguai, Argentina e Rio Grande do Sul.

Os afluentes do rio civilizador do Nordeste não têm curso perene, no lado pernambucano. Enchem nas épocas invernosas, ou ficam esturricados, quando cessam as chuvas. Deixam, no entanto, caminho aberto, no meio da caatinga, a penetrar em longos trechos do sertão. Serviam de roteiro ou de via natural para o sertanista embrenhar-se de mato a dentro. Foram aquelas veredas líquidas, ou secas, que conduziram os colonizadores das entradas baianas em direção do Cariri. Chegavam em poucas levadas, ou quase isoladamente.

Várias foram as rotas de penetração para o vale caririense, depois melhoradas pelo homem. Padre Antônio Gomes de Araújo, infatigável devassador da história na zona sul cearense, enumera as seguintes: *Jaguaribe-Cariri*; *Vila Bela-Cariri*; *Cabrobó-Cariri*; *Cabrobó-Exu*; *Exu-Cariri*.

O Cariri, povoado anteriormente por ameríndios de igual nome, atingido pelo sertanista chegado pelo sul, foi devassado, com

(*) . — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe B, no dia 5 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

cêrca de duzentos anos de atraso do descobrimento do Brasil, e cem do povoamento da faixa litorânea do Ceará.

O silvícola, encontrado na terra pelo colonizador, também chegara, entre os séculos IX ou X, depois de Cristo, pelas mesmas estradas apontadas pelos afluentes do São Francisco, conforme a opinião abalizada de um dos mais argutos pesquisadores da pré-história cearense — Tomás Pompeu Sobrinho. Vejamos trecho do que diz, em livro publicado pela *Coleção História do Ceará*:

“Quanto ao tempo da chegada das primeiras levas (aborígenes) sòmente conjecturas se permitem. Os cariris foram dos primeiros imigrantes proto-malaios que abicaram às costas americanas do Pacífico, nos istmos ou na Colômbia. Teriam bem cedo deixado a área de caracterização tipológica. Isso ocorreu, provávelmente quando ainda nêle chegavam novas levas que vinham a galgar os Andes. Admitindo que essas primeiras levas na quarta corrente de povoadores alcançaram as costas, de onde se internaram, no continente, no curso de NW amazônico, aí pelos últimos séculos dêste milênio. O estacionamento na área de formação dos brasilidos (provinhos dos pré-brasilidos) não teria sido inferior a um milênio. Tudo isso nos leva a conjecturar que êste povo chegara à margem do São Francisco, há cêrca de 1,5 milênio, portanto ainda no primeiro quartel da era cristã. Poucos séculos depois estariam alguns grupos de cariris estabelecidos no Sul do Ceará, isto é, aí pelo IX ou X séculos de nossa era”.

Foram aquêles silvícolas que os colonizadores, também vindos das bandas do São Francisco, encontraram como donos dessas terras dadivosas, parecendo mais outra Canaã dos tempos bíblicos. Verdadeira ilha de vegetação exuberante, perenemente verde, no meio da caatinga bravia. Aliás, era velho costume do indígena cariri, das oito grandes nações classificadas por Capistrano de Abreu, apossar-se dos trechos mais férteis do Nordeste.

Não houve choques profundos, imediatos, com a chegada do conquistador, portador da civilização do branco. E' que veio a interferência bemfazeja do capuchinho, notadamente do fundador da Missão do Miranda, que deu origem a Crato, Frei Carlos Maria de Ferrara. Conseguiu terras cultiváveis e fixou o indígena. O cariri não tomou parte na chamada guerra dos bárbaros, espécie de confederação bélica dos índios cariris, que quase impedia o esforço colonizador do lusitano, no interior cearense e adjacências.

O povoador, ao atravessar sertões inóspitos, deparou-se com terras de rica vegetação, córregos abundantes e várias zonas embrejadas, convidando-o a trocar o laço e a aguilhada pelo machado e pela enxada. Foi o que fêz logo, sem esquecer o gado vacum, indispensável à vida agrícola. Os aborígenes já sabiam cultivar mi-

lho, algodão e mandioca. Quem vinha do recôncavo baiano, ou da mata da Pernambuco, sentia que pisava em terreno de massapê, por demais propício à cultura canavieira.

A gramínia, de pouco a pouco, tomou conta dos brejos e dos pés-de-serras do Araripe. Os engenhos de rapadura e aguardente multiplicaram-se. O boi, o cavalo e mais tarde o muar, foram atrelados visceralmente à vida cotidiana do engenho de cana. O boi manso tornou-se o motor da engrenagem de retirar o suco daqueles riquíssimos colmos.

O senhor de engenho passou a ser também fazendeiro no sertão de Pernambuco, Piauí, ou mesmo no Ceará. Muitas vezes, instalava logradouro, lugar de retirada de gado, na serra do Araripe, que divide o Cariri da terra pernambucana. O senhor de engenho cariense, como ainda hoje acontece, completava seu trabalho de cultura de cana e de moagem, empregando três tipos de propriedades: o sítio de plantio com água de rega, a fazenda de criar o gado e o logradouro para a engorda dos animais e para as vacas leiteiras, em determinados meses.

Os tempos mudaram. O gado crioulo foi perdendo em peso e em produção leiteira. A rapadura desprestigiou-se em face da concorrência do açúcar branco, produzido em usinas de Pernambuco, como também pelo esgotamento sempre crescente dos terrenos.

Delmiro Gouvea, sertanejo de idéias avançadas para a época, aproveitando minúscula parte da energia da Cachoeira de Paulo Afonso, criou em pleno sertão, indústria de linhas e de tecidos. Introduziu igualmente tipo de gado mais forte e adaptável ao clima. Foi exemplo pioneiro. Começou a aparecer, aqui e ali, o boi de cupim, possante para o engenho e em nada estranho à zona seca do Nordeste.

Quem teria introduzido no Cariri cearense os primeiros representantes daquelas rezes, procedentes da lendária e quase antípoda Índia?

Justiniano de Serpa, vulto de destaque nas letras e nas ciências jurídicas, assumiu a presidência do Ceará, a 12 de julho de 1920, após renhido pleito. Reformou a constituição, a instrução pública, incentivou o mundo intelectual cearense. Seu plano de ação atingiu a própria estrutura agropecuária, quando, nesse setor, o Estado vivia estagnado, herança ainda da colonização. Para melhorar o gado vacum, encarregou seu genro — Lanes Bernardes — de comprar reprodutores zebús, no Triângulo Mineiro, para revenda, sem lucros, no Ceará. No meio dessa fecunda administração, faleceu Justiniano de Serpa, antes de cumprir o mandato, a primeiro de agosto de 1923.

Parte daquele gado foi vendido em Crato, sendo que meu pai — José Alves de Figueiredo, misto de agricultor e farmacêutico, recebeu de presente, bonito novilhote, por parte do senhor de engenho e lavrador evoluído — Nelson da Franca Alencar, figura respeitável de antigo dono de sítio caririense e de fazenda de criar, no estado do Piauí. Não é preciso acrescentar que aquelas rezes diferentes do *pé-duro*, cria de casa, despertou a curiosidade geral. Foi a primeira vez que vi um zebú. Dessa leva, restam descendentes, na fazenda *Condado*, propriedade piauiense do antigo Nelson da Franca Alencar, hoje em mãos do ex-deputado pelo Ceará — Dr. Antônio de Alencar Araripe.

Convém registrar que houve touro de sangue zebú, no Cariri, que teve até fama de *santidade*, na credence dos fanáticos do Pe. Cícero Romão Batista, de Juazeiro do Norte. Chamava-se *Mansinho* e foi presenteado àquêle sacerdote por um de seus admiradores. O beato José Lourenço, sertanejo místico, da roda fanática do *Padrim Cirço*, ficou encarregado de tratá-lo, em propriedade rural na Baixa Danta. Tornou-se bicho regalado, comendo do bom e do melhor, amarrado de fitas coloridas, passando a fazer *milagres*, filhos do misticismo deturpado de quem vive na ignorância e no subdesenvolvimento. As promessas ao boi *Mansinho* centuplicaram-se, pela sugestão coletiva.

Num belo dia a notícia chegou à Câmara Federal, no Rio de Janeiro, onde o lugar-tenente do Padre Cícero — Dr. Floro Bartolomeu da Costa representava o Ceará. Os ataques contra aquela demonstração de primitivismo da vida juazeirense foram diretos ao Dr. Floro. Êste, o mais que depressa, voltou à cidade que o elegeu. De uma feita só, a ferro e a fogo, extirpou muita coisa anômola que se passava por lá. O boi Apis, ressuscitado, em plagas caririenses, ou por outra, aquela renovação totêmica, com raízes aprofundadas, em nossos avoengos das selvas africanas, não podia perdurar. O deputado juazeirense mandou sacrificá-lo, com afiada peixeira, em holocausto ao onipotente deus-progresso. Foi uma vez a vida de abastança de *Mansinho*. Sua excelente carne foi distribuída a populares, a soldados de polícia e até o beato José Lourenço, o sacerdote-máximo, teve de comer-lhe bom pedaço, com farinha de mandioca e naco de rapadura.

A entrada regular de zebús no Cariri, provindos de Jacobina e de Mundo Nôvo, na Bahia, foi que contribuiu, decisivamente, para a melhoria da pecuária regional. Seu introdutor, em caráter comercial, ainda no primeiro quartel do presente século, foi o sertanejo

da zona cearense de Ibiapaba — Diogo Farias. Comprava gado mestiço de zebú, naquelas paragens baianas e o revendia ao Cariri e vizinhanças.

Era aquêle boiadeiro dos mais autênticos produtos da mestiçagem nordestina, entre o branco e o caboclo. Alto, moreno, quase côr de canela, delgado, mas de compleição robusta, vivo. Usou cavanhaque por muito tempo. Não se cansava, de forma alguma, com a aspereza da luta cotidiana no meio da caatinga braba. Conheci-o em seu mister, em 1921, quando eu, de regresso à minha terra, procedente de Petrolina, montado em muar e acompanhado de arriero, parei em frente à alpendrada casa sertaneja. Encontrei-o ali. Confessou-me estar com febre e não dispor de qualquer medicamento. Dei-lhe alguns comprimidos de *Bromoquinina* e toquei para frente, com mêdo de arrancar-me ao abrigo do alpendre e ficar em contacto com qualquer infecção perigosa, no meio daqueles êrmos. Mais tarde, o revi, instalado em Crato, com seu comércio de zebús, ininterrupto, entre a Bahia e o Cariri.

O fornecimento de gado baiano para a renovação dos plantéis sul-cearenses continuou e tornou-se mais avultado. Mário Alves de Oliveira, com propriedade em Mundo Nôvo, nas vizinhanças de Minas Gerais, mantinha criação de zebús e outras raças, incluindo até búfalos. Com os irmãos Medeiros, naturais de Flôres, em Pernambuco, constituiu sociedade para intensa venda de zebús, na zona caririense e imediações. Eram êles, Ozael, Saturnino e Joaquim. As manadas que conduziram pelo mesmo caminho das antigas entradas baianas, povoadoras do sul do Ceará, transformaram, quase totalmente, a pecuária da zona. Sua missão terminou. Agora os plantéis de gado são melhorados e selecionados pela Exposição Centro Nordeste de Animais e Produtos Derivados, realizada anualmente, em Crato, com repercussão até no Triângulo Mineiro.

Ozael Medeiros prestou-me valiosas informações dêsse penoso transporte de rezes de Mundo Nôvo e Jacobina, ao Cariri e outros pontos interessados na melhoria da raça bovina. A princípio, conduziam novilhas mestiças que vendiam prontamente nos mercados, mas os criadores começaram a exigir reprodutores mais puros. Suas boiadas alcançavam média de 500 cabeças, constituídas de *Nelore*, *Gir*, *Indubrasil*, *Guzerá*. A marcha, naquela época, através do sertão, não era tão fácil quanto agora, com o possante caminhão a conduzir tudo. A caminhada se fazia de pé, em ritmo tardo dos passos bovinos. Durava de 30 a 40 dias, entre o local de partida a Crato, Juazeiro do Norte, Barbalha ou Missão Velha. A boiada, com o vaqueiro-guia à frente, em seu cavalo bem amestrado, atravessava o

sertão baiano, com o auxílio de oito a dez homens encourados, em contínua vigilância aos lados e detrás, a fim de manterem a disciplina, quase militar naquela prolongada marcha.

À beira do São Francisco havia pausa indispensável. Nova arregimentação dos bichos pela vaqueirama para a travessia do rio. Eram necessários muita ordem e olhar arguto dos guias, a fim de colocar o gado nas respectivas barcas. No transcurso, aí de qualquer descuido! Nas descidas a operação se tornava bem penosa para evitar o espanto das rezes, a não contaminar tôda a imensa boiada. A barca era como se fôsse curral flutuante, arrodia de cêrca, igual aos caminhões transportadores de gado, nos dias de hoje.

O zebú, com aparência de arrelento, não é tão indisciplinado quanto o boi *pé-duro*. E' brincalhão e afeiçoa-se ao homem.

Aquela caminhada, de centenas de quilômetros, efetuava-se comumente no início do inverno, para assim não faltar água nos poços, riachos ou açudes e pasto fresco para as rezes, naquele percurso em terras ásperas. O vaqueiro, em seus alforjes, conduzia o farnel indispensável às grandes jornadas. Quando todos se aboletavam no *arrancho*, os bois a pastarem quietos, assavam a carne no espêto de pau, com farinha e cebola, faziam a farofa de comboeiro e comiam. Não deixavam de usar, à guisa de sobremesa, bom naco de *rapadura fixe*, azulada dos engeñhos caririenses, ou de Januária, de Minas. Bebião água de borracha, confeccionada com couro e tão fria como se fôsse de geladeira. Muitas vêzes, naquele repasto não faltava o gole sedutor da pinga, para alegrar a conversação.

Abandonavam a zona sertaneja, subiam a serra do Araripe, atravessavam o *plateau*, caminho reto, cercado de vegetação exuberante, às vêzes até em plena mata. Desciam, divisando o imenso Vale Caririense, pontilhado de cidades, engastadas em plena verdura. Se aquê-le mercado não consumisse tôdas as rezes, com o rebanho reduzido, rumavam para as zonas criadoras dos Inhamuns, Jaguaribe, ou mesmo Crateús, Sobral e a própria capital — Fortaleza.

Desde a Bahia pousavam em fazendas, ou no descampado, mas passavam em povoados, vilas e cidades: Santa Cruz, Ouricuri, Bodocó, Araripina ou Exú. A descida da serra poderia ser pelas ladeiras das Guaribas, Belmonte ou Santa Rita, quando razões especiais não lhe aconselhassem a velha estrada de Porteiras, hoje Jatí.

Aquela viagem pelas estradas afora, da terra baiana ao Ceará, aparentemente monótona, oferecia vários atrativos aos boiadeiros. A natureza no sertão, em tempo de chuvas rejuvenesce, como por encantamento. A alegria dos pássaros se torna contagiante. Há caças em proporções avultadas, tudo dependendo da boa pontaria do homem. Os imprevistos são comuns na vida do vaqueiro. Fazem

parte de seu hábito cotidiano. A fuga de uma rez não lhe é desconhecida e tem a paciência de arrancá-la dos esconderijos. Os atoleiros se sucedem e não falta aos guias a perícia de desatolá-la, sem perda de muito tempo. Não escasseiam os acidentes e o envenenamento de um boi por planta daninha. A peçonha da cobra, escondida em moitas, não é difícil a inocular-se em bicho que a assusta. O vaqueiro é *meisinho*, conhece os segredos terapêuticos das raízes, entrecascas e fôlhas. É rezador, podendo curar uma bicheira até pelo rastro. Quando uma rez morre, por um motivo qualquer, vem a lamentação plangente dos irmãos de raça. Daquele canto dolorido foi que nasceu o abôio, agora adicionado de versos, a encher as estradas de nostalgia, na marcha lenta dos bois. Têm também o efeito mágico de acalmar as rezes que possuem senso de compreensão musical igualzinho aos homens que as conduzem.

O vaqueiro está prestes a desaparecer do cenário nordestino. As grandes marchas de bovinos, com aquêles cavaleiros, encourados a aboiar está se confinando bastante. O transporte da boiada se fez presentemente em possantes caminhões engradados, sem abôio, sem mangas, ou pousos em campos abertos.

Ozael Medeiros acabou por deixar o comércio que o prendeu por vários anos. Só existe agora no ramo, mas com nôvo método de transporte, o fazendeiro Mário Alves, a comparecer em tôdas as exposições de animais, com raça cada vez mais pura.

Ozael estabeleceu-se em Crato com ramo de negócios, fixo. Casou-se com a cratense, Dona Marieta Gomes de Matos Medeiros. Educa os filhos, alguns em Recife. Não esquece êle, porém, aquêles dias e meses, quando atravessava estradas e mais estradas, na pisada tarda da boiada, revia o velho rio de São Francisco, subia e descia serras, com o aboiar plangente dos vaqueiros, ou ficava em contacto com horizontes novos. A alma da gente esquece sempre as canseiras, para viver de saudades das coisas boas. Cumpriu bem a sua missão. Renovou o rebanho bovino da terra que o acolheu tão carinhosamente e que preferiu para bêrço de seus filhos.

Hoje em dia não há mais necessidade daquele comércio. As transações são realizadas no recinto das exposições, com empréstimos bancários a longo prazo. O zebú vem diretamente do Triângulo, com agrônomos especializados de Uberaba. O holandês já é outro concorrente, adaptado por criadores sertanejos de Alagoas, ao clima nordestino, pelo milagre da *palma santa*. Crato é das três cidades nordestinas a possuir exposição de caráter regional, oficializada.

Todo o gado, de sangue zebú que nos veio da Bahia é originário do Triângulo e mais remotamente da União Indiana.

Lima Barreto, o talentoso mulato, que deixou obra imorredoura ao criticar, com sarcasmo, a recepção aos antepassados do zebú, em Uberaba, não adizinhos a avultada importância daquela raça na economia e no progresso do Triângulo Mineiro. Foi isso em *Vida e morte de M. J. Gonzaga de Sá*, escrito no ano de 1908. Relata as festas com que aquela cidade acolheu os primeiros reprodutores do gado de cupim, procedentes da Índia. Agora é ela a rainha incontestável do *reino do zebú*. Os uberabenses não espocaram em vão os seus foguetes, nem a sua charanga tocou dobrados em homenagem a qualquer político que já passou, sem qualquer rastro. Uberaba teve visão exata do futuro, em recepcionar tão condignamente o zebú. Veio na qualidade de salvador econômico da zona. Ficou e assenhoreou-se da terra, estendendo-se depois pelo Brasil todo. Uberaba engrandeceu-se. Agora é das urbes que mais progredem em todo o país. Mas, vejamos o trecho do livro de Lima Barreto:

- Eu não quero adiar o prazer que te prometi.
— Qual?
— A leitura destas lindas crônicas da "*Gazeta de Uberaba*".
— Vamos ver.
— Trata-se da chegada a Uberaba de alguns poetas?
— Não.
— De naturalistas?
— Não. Trata-se da chegada de reprodutores zebús. O jornal ocupa-se com o fato em três colunas e começa assim: "Ainda uma vez Uberaba teve o ensejo de constatar o quanto pode a iniciativa de seus filhos, etc., etc..
Continuou a ler e em outro ponto, disse-me:
— Guarda esta frase: batedores de uma nova cruzada, etc..
Emendou a leitura e, em dado momento, chamou-me a atenção.
— Olha este pedaço: "embora o adiantado da hora, grande massa de povo, calculada em cerca de quinhentas pessoas, etc.." "Que multidão! Hem?"
Reencetou a leitura e não tardou em interrompê-la para sublinhar certo trecho:
Nota que houve música (então quando chegaram os touros e as vacas) a banda *Santa Cecília* rompeu brilhante dobrado e nutridas aclamações se fizeram ouvir. Vivam as vacas! — acrescentou Gonzaga.
Seguiu por diante a sua leitura e, em certo ponto, disse-me:
— Observa este pedacinho "vieram alguns indivíduos *Nelore*... destacando-se um pelo belo porte e beleza".
— Imagina tu quantas vacas amorosas não o esperavam em Uberaba".

Não adivinhava o escritor que nem poetas e nem naturalistas poderiam ter influído tanto nos destinos de Uberaba do que aquelas rezes que, com razão, e perfeita previsão do futuro, foram estrepitosamente aclamadas na acanhada cidadezinha de outrora, hoje ca-

pital natural do Triângulo Mineiro. Em certos pontos já roubou até o cetro do império do zebú da própria União Indiana, que lhe mandou os primeiros reprodutores.

Aquela festa repercutiu em todo o Brasil. O gado novato, tão adaptável ao sertão, irradiou-se em todos os quadrantes. Pelos antigos caminhos das entradas baianas, chegou ao sul do Ceará e ficou.

O São Francisco foi o rio da civilização e da unidade nacional. Antes conduziu indígenas para o Cariri, depois povoadores da Bahia e de Sergipe, mais tarde, o gado zebú e o holandês. Ultimamente tivemos outra valiosa dádiva — a energia brotada da Cachoeira de Paulo Afonso. Sua missão é eminentemente redentora, não só para a minha zona, como para importante trecho dêste nosso Brasil.

* *
*

INTERVENÇÕES.

Da Profa. *Cecília Maria Westphalen* (FFCL da Universidade Federal do Paraná).

Diz que solicita apenas um esclarecimento: quando foi introduzido o gado holandês?

Quer dizer ainda que vê com a maior satisfação a participação do representante do Ceará, falando sobre a influência civilizadora do rio São Francisco.

O estudo das rotas fluviais no Brasil é de suma importância e está praticamente todo por ser realizado. Neste Simpósio sobre rotas, portos e comércio, não poderia, de fato, faltar um trabalho sobre as rotas fluviais. A lacuna foi, assim, preenchida pelo representante que de mais longo aqui compareceu.

*

Da Profa. *Lucinda Coutinho Coelho* (da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Guanabara).

Afirma que na exposição feita verifica-se a referência à introdução do gado zebú na região do Cariri cearense, feita através da bacia do rio São Francisco. Pergunta, pois:

1). — Se torna necessária a referência a outros tipos de gado que porventura tenha sido levado para a região? Esta pergunta está implicitamente ligada à que foi feita pela Profa. *Cecília Maria Westphalen* sobre a “introdução do gado holandês”. A pergunta engloba

também a questão de se saber se este gado zebú conservou-se “puro” ou se aparecem hoje somente tipos mestiçados — e até que ponto constituiu ou constitui ainda, o gado, a economia de base da região.

2). — Até onde a corrente civilizadora da bacia franciscana tem ligação com a corrente civilizadora vinda pelo mar, ainda no século XVII?

*
* *

RESPOSTAS DO PROFESSOR JOSE' ALVES FIGUEIREDO FILHO.

À Profa. *Cecília Maria Westphalen*.

Respondendo, diz que o gado holandês começou a aparecer em Alagoas nas margens do São Francisco, pelo menos para fins comerciais, há mais ou menos 20 anos. A princípio, nas exposições pecuárias de Crato, o gado leiteiro holandês procedia dos estábulos de Fortaleza, que possuía bons criadores daquela espécie bovina. Mas esse gado estava sujeito a várias doenças e por isso não resistiu à concorrência do tipo procedente de Alagoas que se tornara resistente ao clima pelo uso e abuso da palma santa, cactáceo nativo ou do bourbank de origem norte-americana (sem espinhos).

Agradeceu, em seguida, as referências feitas à sua pessoa.

*

À Profa. *Lucinda Coutinho de Melo Coelho*.

Afirmou que a espécie bovina zebú estava há bastante tempo no Cariri, onde os boiadeiros expunham no mercado. A parte não vendida, dirigia-se aos mercados do norte do Ceará e da Paraíba.

O povoamento da Capitania do Ceará se fez no norte pelo litoral, primeiramente pelo açoriano Pero Coelho que fracassou em sua missão devido à inclemência do clima. O colonizador e o catequista procuravam as costas cearenses como um trampolim para o Maranhão, potencialmente mais rico e infestado por flibusteiros franceses. Martins Soares Moreno, com índios potiguares do Rio Grande do Norte, foi o fundador do Ceará.

O povoamento procedeu-se no Cariri, ou sul do Ceará, por elementos oriundos da Bahia, Sergipe e Pernambuco, pelo caminho do rio São Francisco e seus afluentes.

NAVIOS E MERCADORIAS NO PÔRTO DE PARANAGUÁ, NOS MEADOS DO SÉCULO XIX (*).

CECÍLIA MARIA WESTPHALEN.
Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universi-
dade Federal do Paraná.

O. — PROBLEMA.

Poderá o estudo do movimento de um pequeno pôrto, do litoral sul brasileiro, e do comércio realizado através do mesmo, com base apenas em um produto de extração vegetal de beneficiamento primário, nos meados do século XIX, evidenciar a instabilidade do desenvolvimento capitalista da civilização ocidental, e o ritmo das suas flutuações? Poderá, desta maneira, o historiador da história regional, fazer uma história significativa que, revelando pela análise serial quantitativa, a sensibilidade das economias reflexas, permita comparações, entre a história da economia dos países industrializados, e aquela de países de economia pré-industrial, traçando paralelos ou oposições? Objetivando responder a estas questões de ordem teórica, o presente trabalho constitui uma experiência de aplicação da teoria econômica dos ciclos, na História do Paraná.

Concretamente procurará definir a natureza e a amplitude das flutuações induzidas, pelo comércio exterior, na conjuntura da emancipação político-administrativa do Paraná.

Em consequência, responder-se-á a uma questão de ordem prática: Como se comportou o movimento de navios e mercadorias no pôrto de Paranaguá, nos meados do século XIX, ante as crises de 1847 e 1857?

1. — INTRODUÇÃO.

Resultando da expansão paulista de São Vicente, Santos e Cananéia, o povoamento efetivo do litoral paranaense data da primeira

(*) . — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 5 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

metade do século XVII, motivado pela procura de índios carijós e de minas de ouro e prata.

Desde logo, os moradores que se fixaram na foz do rio Tagua-ré e organizaram, em 1648, a vila de Paranaguá, entretiveram pequenas trocas com aqueles do litoral paulista e mesmo do Rio de Janeiro. Era, porém, um incipiente comércio de “bens pobres”, com base apenas na permuta de farinhas de mandioca, bêtas de embé, algum arroz, lenha e congonghas, mas tudo em reduzida escala, pelos panos e riscados de algodão e pelo sal que necessitavam e não produziam na terra, e eram trazidos por embarcações de pequeno porte, como as sumacas e bergantins.

Tôda a segunda metade do século XVII e mesmo todo o século XVIII, no que tange às mercadorias exportadas pelo pôrto de Paranaguá, são dominados quase que exclusivamente pela presença das farinhas de mandioca, necessárias ao abastecimento da Colônia do Sacramento, às expedições militares do Sul, e ao socôrro das populações de Santos, São Paulo, Rio de Janeiro, e mesmo da Bahia e Pernambuco.

Quando da sua correição em terras paranaenses, em 1720, o ouvidor-geral Rafael Pires Pardinho, constatando

“a suma pobreza em que vivem os moradores das últimas vilas desse Estado do Brasil” (1),

aconselhara ao Rei que permitisse pudessem êles ir comerciar, com suas embarcações, à nova Colônia, levando madeiras, cal de ostras, te. has e outros frutos da terra, introduzindo inclusive as congonghas paranaenses, no mercado de Buenos Aires.

A Provisão Régia, de 29 de abril de 1722, atendeu às ponderações de Pardinho, concedendo liberdade de comércio aos paranaenses que, contudo, dela não se aproveitaram por largo tempo.

O comércio marítimo, por todo o século, permaneceu restrito às pequenas transações com os barcos que aportavam em Paranaguá, e caracterizado sempre pela procura e fornecimento de farinhas ao Sul, Rio de Janeiro e Santos principalmente.

Aliás, no decorrer do século XVIII, estruturara-se nos Campos Gerais, a sociedade tradicional paranaense, com base no latifúndio campeiro, na criação do gado e, depois, no comércio das tropas de mulas que os tropeiros paranaenses conduziam desde o Rio Grande do Sul às feiras de Sorocaba.

(1). — In Provisão Régia de 29 de abril de 1722. Vieira dos Santos (Antônio), *Memória Histórica, Cronológica, Topográfica e Descritiva da Vila de Morretes e do Pôrto Real vulgarmente Pôrto de Cima*, pág.27 Publicação Museu Paranaense, Curitiba, 1950.

Assim, continuou o pôrto de Paranaguá, sobretudo depois da perda de Sacramento, com fraco movimento comercial e de embarcações, desentrosado que se encontrava das grandes rotas do comércio atlântico, e sem função na conjuntura econômica da Colônia.

O movimento do pôrto de Paranaguá, no início do século XIX, era exclusivamente mantido com outros portos brasileiros. Eram, em 1801, navios procedentes, na sua maioria, do Rio de Janeiro, bem como de Santa Catarina, Santos e Pernambuco, totalizando 11 embarcações entradas. No mesmo ano, saíram 16 embarcações, para o Rio de Janeiro, Bahia, Santa Catarina e Santos. Eram tôdas, ainda, pequenas sumacas, lanchas e canoas. Apenas uma galera e um bergantim freqüentaram o pôrto de Paranaguá, em 1801.

A importação realizada era de fazendas, algodão, sal, açúcar e ferragens, procedentes do Rio de Janeiro, Santos, Santa Catarina e Pernambuco, sendo que de mais longe vinha apenas o sal, no valor de 14:967\$720, sendo 66% proveniente do Rio de Janeiro, e 24% de Santos.

A exportação, por sua vez, resumia-se no arroz pilado e com casca, peças de bêtas de embé e tabuado, além de alguma congonha, totalizando o valor de 9:981\$370, sendo 59% do mesmo destinado ao Rio de Janeiro, 23% para a Bahia, 16% para Santos e cerca de 2% para Santa Catarina. Tal valor, entretanto, representava apenas 1,62% da exportação geral da Capitania de São Paulo.

A conjuntura, porém, logo apresentaria mudanças, em virtude de fatores externos que sôbre ela irão refletir.

Assim, a abertura dos portos brasileiros e aquela do pôrto de Buenos Aires, além de outros acontecimentos platinos, levaram à abertura também do pôrto de Paranaguá, ao comércio do Prata.

Segundo os registros do pôrto de Montevidéu, em 23 de novembro de 1810, saiu de Paranaguá, carregado com madeiras do litoral, o bergantim português "Princesa Carlota", de 98 toneladas, 9 tripulantes, mestre Antônio Machado, com destino àquêle pôrto, lá entrando em 22 de dezembro.

Quatro embarcações seguiram o mesmo destino, em 1811. Na carga da sumaca espanhola "Nuestra Señora de los Dolores", saída de Paranaguá em 13 de dezembro de 1811, aparece um pequeno carregamento de erva-mate. Esta sumaca fôra, aliás, com carga de sal, a única embarcação que saíra de Montevidéu para Paranaguá, nesse ano.

O cêrco de Montevidéu favorecerá o estabelecimento de relações, uma vez que se vinha desta cidade adquirir gêneros alimentícios em Paranaguá.

De seu lado, os registros do pôrto de Buenos Aires indicam que, em 15 de junho de 1813, a goleta inglesa "Antilope", mestre Guilherme Toylié, saía de Paranaguá com destino àquêle pôrto, com madeiras, bêtas e arroz. Logo, porém, em 19 de julho, saía a sumaca portuguesa "Partonisa", mestre Júlio da Silva Ferreira, com erva-mate, para Buenos Aires. Entradas dêste pôrto em Paranaguá, são registradas sòmente a partir do ano de 1817.

Estava, assim, aberta a navegação de longo curso, entre Paranaguá e o Rio da Prata, mais tarde também com o Pacífico, não mais se interrompendo, a não ser em breves períodos de perturbações político-militares que ocasionaram o bloqueio dos portos platinos no século XIX.

Foram, entretanto, as medidas adotadas por Francia, em relação ao comércio do Paraguai, tornando quase impossível a colocação das ervas paraguaias nos mercados platinos, que levariam à procura da erva paranaense pelos comerciantes do Prata, ampliando as possibilidades de comercialização de produtos paranaenses, através do pôrto de Paranaguá, e depois também daquêle de Antonina.

Nessa conjuntura, em 1820, veio a Paranaguá, o argentino Francisco Alzagaray que, além da introdução de técnicas de beneficiamento, fabricação e acondicionamento, fundadas em práticas ervateiras paraguaias e platinas, encaminhou, ainda, em larga escala, a exportação de erva-mate paranaense para o Prata. A Alzagaray, outros se seguiram nos trabalhos do mate, surgindo, em consequência, no litoral, os primeiros "engenhos de soque", como os de Manuel Miró e de Antônio Ricardo dos Santos, iniciando-se, pois, o aproveitamento industrial da erva, ainda que apenas um beneficiamento pré-primário, e sua efetiva comercialização externa. Antônio Ricardo dos Santos logo estabelece o primeiro soque hidráulico, produzindo 120 arrôbas diárias de erva-mate.

No ano de 1826, embora as dificuldades da Guerra da Cisplatina, decorrido pouco tempo da chegada de Alzagaray, a exportação de erva-mate constituía já a base de todo o comércio exterior da Comarca, através do pôrto de Paranaguá, predominando sôbre os demais gêneros com larga margem, e atingindo 70% do total da exportação paranaense.

O carregamento de erva-mate para o Rio da Prata trouxe ao pôrto de Paranaguá, bergantins, sumacas, galeras, na sua maioria nacionais, mas também embarcações estrangeiras de nacionalidades diversas.

Ante a animação do tráfico, em agosto de 1827, era criada e instalada a Alfândega de Paranaguá, com sede no antigo Colégio dos Jesuítas. Esta Alfândega concentrava e despachava tôdas as em-

barcações entradas e saídas da baía de Paranaguá, até a criação da Mesa de Rendas de Antonina, em 1856.

O isolamento do Paraguai deixava livre o comércio platino para a erva-mate paranaense. Esta vai mais longe, ainda, conquistando o mercado chileno. Alguns navios estrangeiros, desde 1822, levavam erva de Paranaguá para o pôrto de Valparaíso. Foi, porém, um bergantim saído de Paranaguá, o “São José Americano”, com erva-mate, a primeira embarcação a fazer conhecido naquele pôrto, em 27 de julho de 1834, o pavilhão do Império brasileiro.

Dos portos estrangeiros, com os quais mantinha relações, afora carnes secas, vindas de Buenos Aires, e algum sal vindo sobretudo de Montevideu, pouquíssimos produtos eram recebidos, entre os quais, farinha de trigo e couros.

Paranaguá era o empório da Comarca. Exportava erva-mate vinda do planalto e beneficiada em engenhos do litoral, além de arroz, madeiras e bétas de embé, produtos do litoral, e importava fazendas secas e molhadas para fornecimento próprio e das vilas do interior.

No que respeita aos portos do Império, suas maiores relações eram mantidas com o pôrto do Rio de Janeiro, de onde recebia artigos nacionais, além de mercadorias estrangeiras despachadas para consumo. A navegação praticada no pôrto era inteiramente à vela, até 1839, ano em que entrou o primeiro barco a vapor, o “São Salvador”, com 190 toneladas, procedente da ilha de Santa Catarina e com destino ao Rio de Janeiro.

Os anos de 1838 a 1840, apresentaram dificuldades para o comércio exterior do Paraná, em virtude do bloqueio francês ao pôrto de Buenos Aires. Poucas embarcações, apenas 7, saídas de Paranaguá, puderam nesse tempo chegar a Buenos Aires, e de lá nenhuma entrou no pôrto paranaense.

Após a morte de Francia, com as mudanças havidas na orientação política do Paraguai, reentraram as ervas paraguaias nos mercados platinos, perdendo, em consequência, bastante a erva-mate paranaense nas suas possibilidades de colocação no Prata. O mate paraguaio era ali preferido pela sua qualidade, alcançando inclusive melhores preços, naqueles mercados.

Entretanto, no Paraná, o comércio da erva-mate polarizava as atenções, ocupando dois terços dos capitais em giro, quando, em 1842, foram renovadas, de modo concreto, as tentativas de emancipação político-administrativa da 5.ª Comarca da Província de São Paulo.

2. — MOVIMENTO DO PÔRTO DE PARANAGUÁ.

2.1 *Movimento geral do pôrto.*

No período abrangido pelo presente estudo, meados do século XIX, entre os anos de 1842-1862, já estava o pôrto de Paranaguá participando regularmente do comércio especial de cabotagem, ou inter-provincial. Na década de 1840, cresce bastante o número de embarcações que freqüentavam o pôrto, vindas do próprio Império, ou para êle saídas. Pela primeira vez, no exercício de 1845-1846, o número de embarcações entradas em Paranaguá, procedentes de portos do Império, ultrapassa a uma centena, com 147 barcos, e na década de 1850, o seu número se mantém acima da centena, atingindo a 183, no exercício de 1856-1857. No que respeita à saída de embarcações para os portos do Império, a situação é praticamente a mesma, de tal maneira que o movimento da navegação de cabotagem, em todo o período, foi superior a uma centena de embarcações entrando e saindo do pôrto de Paranaguá, e alcançando o seu ponto máximo no exercício de 1856-1857, com o número total de 326 barcos, com 32.241 toneladas.

Entretanto, quanto à tonelagem das embarcações que realizavam o tráfico de cabotagem, tal ponto somente foi atingido no exercício de 1859-1860, com 54.329 toneladas, para 289 embarcações. No final do período aumentara a tonelagem média das embarcações que freqüentavam o pôrto. Mas êsse final de período, tanto em número, como em tonelagem, apresenta declínio na movimentação de cabotagem no pôrto de Paranaguá.

Quanto à navegação de longo curso, o maior número de embarcações entradas em todo o período, registrou-se logo a princípio do mesmo, no exercício de 1843-1844, 76 barcos, com 17.597 toneladas. A maior tonelagem, porém, verificou-se no exercício de 1845-1846, com 22.988 toneladas, para 74 embarcações.

O maior número de saídas, por sua vez, registrou-se em 1849-1850, com 93 embarcações arqueando 24.461 toneladas. A maior tonelagem, no que tange às embarcações saídas, de longo curso, registrou-se também no exercício de 1845-1846, havendo sido de 27.738 toneladas, para 91 barcos.

Assim, o movimento geral da navegação de longo curso apresenta no exercício de 1845-1846, o maior número de embarcações e a mais alta tonelagem de todo o período, ou seja 165 embarcações, entradas e saídas, com 50.726 toneladas.

A mesma observação de declínio, em número e tonelagem, no final do período, deve ser realizada em relação à navegação de lon-

go curso. O movimento geral do pôrto de Paranaguá, compreendendo a navegação de cabotagem e de longo curso, embarcações entradas e saídas, revela flutuações significativas. São de particular importância aquelas referentes à navegação de longo curso.

O movimento total da navegação de longo curso, teve, nos exercícios de 1845-1846, 1849-1850 e 1854-1855, tanto em número, como em tonelagem, os pontos máximos de ascensão no período, podendo assinalar o primeiro, um ciclo curto de 3 anos; o segundo, o ciclo de 1846-1847 a 1850-1851, e o terceiro, o ciclo de 1852-1853 a 1858-1859. Este último exercício, aliás, assinala em número, mas principalmente em tonelagem, um fundo de depressão.

O exercício de 1851-1852, por sua vez, revela o ponto máximo de outro ciclo curto de 3 anos. Ora, é justamente o tempo das intervenções contra Oribe e Rosas. Verifica-se, pois, que os paranaenses até mesmo intensificavam o comércio da erva-mate, enquanto os políticos e militares faziam a guerra.

A tonelagem é também indicativa destas flutuações, embora menos evidente, no final do período, em virtude do aumento da tonelagem média das embarcações que freqüentavam o pôrto.

A mais alta tonelagem verificada no movimento geral do pôrto, em todo o período, 81.620 toneladas, assinala uma pequena retomada de ascensão havida no exercício de 1859-1860, caindo, entretanto, novamente no seguinte.

Na primeira fase do período, exercícios de 1842-1843 a 1851-1852, foi registrada a média anual de 318 embarcações entradas e saídas do pôrto de Paranaguá, com 50.543 toneladas, também de média anual. Na segunda fase do período, exercícios de 1852-1853 a 1861-1862, estas médias foram respectivamente de 348 embarcações e 55.729 toneladas. A média anual de embarcações de todo o período foi de 339, enquanto que a referente à tonelagem foi de 53.273 toneladas.

Estas médias revelam também, como foi já assinalado parcialmente para a navegação de cabotagem e para a de longo curso, que o final do período, tanto em número de embarcações, como em sua tonelagem, tendência para declínio no movimento geral do pôrto de Paranaguá, embora aumente a tonelagem média por embarcação.

2.2 *Nacionalidade das embarcações.*

Embarcações brasileiras e estrangeiras participavam do tráfico do pôrto de Paranaguá, nos meados do século XIX.

Na navegação de longo curso, as embarcações estrangeiras predominavam em número e tonelagem. Eram de nacionalidades diversas, mas pela freqüência ao pôrto, no que respeita à continuidade

e ao número de viagens realizadas, podem ser destacadas, no período, as embarcações inglesas, americanas, sardas e das Cidades Hanseáticas (hamburguesas, bremenses, dinamarquesas, e outras).

Ainda que declinando no final do período, as embarcações brasileiras têm participação significativa na navegação de longo curso, saindo principalmente para o Rio da Prata.

As embarcações argentinas, chilenas e orientais, embora presentes, sobretudo as últimas, não tiveram porém, no período, maior significação no transporte da erva-mate paranaense.

A navegação de cabotagem era obviamente, durante todo o período, exercida por embarcações nacionais.

2.3 *Procedência e destino das embarcações.*

As embarcações empregadas na navegação de longo curso, procediam, via de regra, do próprio Rio da Prata, vindo a Paranaguá em busca de carregamentos de erva-mate. Esse era também o seu quase exclusivo destino, afora aquelas que se dirigiam ao porto de Valparaíso. Poucas embarcações aparecem, no período, indicando procedência ou destino diversos, de longo curso, mesmo assim com escalas intermediárias. Paranaguá não entretinha navegação direta com a Europa ou com os Estados Unidos da América do Norte. As primeiras tentativas de ligação com portos europeus, de modo direto, datam justamente do período.

A procedência e o destino que não aqueles do Rio da Prata e Chile, e este último aparecendo apenas para as saídas, mais frequentes, surgem sob a designação genérica de “possessões portuguesas na África”, e somente na primeira década. Tal fato está ligado à introdução de escravos novos, na costa paranaense.

Na navegação de cabotagem, com o Rio de Janeiro continuavam as maiores e mais frequentes relações do porto de Paranaguá, seguindo-se os de Santa Catarina, São Paulo e Rio Grande do Sul. Dos portos brasileiros mais distantes, aparecem apenas os da Bahia e Pernambuco, e com menor intensidade e frequência.

2.4 *Navegação com o Rio da Prata.*

O Rio da Prata, com os portos de Buenos Aires e Montevideu, constituía o polo de ligação marítima e comercial, com Paranaguá. A navegação de longo curso deste porto era realizada na sua grande parte com os mesmos. Foi, de fato, significativa a participação do porto de Paranaguá no movimento geral de embarcações do Império com o Rio da Prata, no período.

No decênio de 1846-1847 a 1855-1856, quanto ao número total de embarcações entradas e saídas do Império para o Rio da Prata,

o movimento de Paranaguá representou 12,5% do mesmo, e 15,7% do total da respectiva tonelagem.

Navios de nacionalidades diversas empregavam-se no transporte de erva-mate, realizando viagens de ida e volta, entre Paranaguá e os portos platinos, outros que haviam tocado no Rio de Janeiro, também o faziam em Paranaguá, a fim de completarem sua carga com erva-mate paranaense, destinada ao Prata, ou ao Chile.

2.5 Tipo de embarcações.

Em todo o decorrer do período continuaram a predominar, no pôrto de Paranaguá, as embarcações à vela. Aquelas movidas à vapor não atingiram, em nenhum dos exercícios do período, a um têrço do número das embarcações entradas e saídas. As embarcações empregadas na condução de cargas eram quase sempre movidas à vela, sendo mais freqüentes os vapores no transporte misto de cargas e passageiros, realizando a navegação costeira.

Os bergantins e sumacas, embora ainda presentes, vão sendo substituídos pelos brigues (brigues, brigues-barcas, brigues-escunas) e pelos patachos, sobretudo em relação à navegação de longo curso.

Os iates, por sua vez, são grandemente empregados naquela de cabotagem, para portos mais próximos, enquanto que as lanchas o eram para os portos do próprio Paraná (Antonina, Guaraqueçaba, Guaratuba).

As embarcações utilizadas na navegação de longo curso, de nacionalidade estrangeira, eram de construção estrangeira. Das embarcações brasileiras, algumas eram de construção nacional, bem assim muitas daquelas da navegação de cabotagem. No período, ainda são encontradas embarcações construídas no antigo estaleiro de Paranaguá, navegando inclusive para o Rio da Prata.

2.6 Tonelagem das embarcações.

A tonelagem das embarcações que, no período, freqüentaram o pôrto de Paranaguá, variou entre as mais baixas relativas aos pequenos palhabotes, lanchas e iates que iam desde 13 toneladas, até as mais altas dos brigues e galeras, estas geralmente embarcações estrangeiras de longo curso, e que atingiam a mais de 700 toneladas. Porém, apenas excepcionalmente, ultrapassaram ao milhar, como a galera inglesa "Jane Augusta", de 1.200 toneladas que, em maio de 1847, entrou em Paranaguá, procedente do Rio de Janeiro e com destino a Valparaíso, a fim de realizar carregamentos de erva-mate.

A tonelagem média anual, por embarcação empregada na navegação de cabotagem, foi, na primeira fase do período, de 73 tone-

ladas, e na segunda, de 108 toneladas, ou seja de 92 toneladas para todo o período. Na navegação de longo curso, foi respectivamente de 257 e 286 toneladas, ou seja de 272 toneladas para todo o período.

A tonelagem média anual por embarcação, para todo o período, compreendendo o movimento geral do pôrto, foi de 147 toneladas. Parcialmente, para a navegação de cabotagem foi de 136 toneladas, e de 157 para a de longo curso.

A tonelagem média anual, na primeira fase do período, das embarcações entradas no pôrto de Paranaguá, na navegação de cabotagem, foi de 9.126 toneladas, e das embarcações saídas, de 4.596 toneladas.

Na segunda fase, ou seja de 1852-1853 a 1861-1862, foram respectivamente, de 18.417 e 11.217 toneladas, as médias anuais.

A navegação de longo curso apresentou, por sua vez, a média anual de 16.794 toneladas para as embarcações entradas e 18.497 toneladas para as embarcações saídas, na primeira fase do período. Na seguinte, as médias foram respectivamente de 13.118 e 14.731 toneladas.

O movimento geral do pôrto, como já foi visto, apresentou na primeira fase do período, a tonelagem média anual de 50.453 toneladas, e na seguinte, a de 55.729, enquanto que para todo o período foi assinalada a média anual de 53.273 toneladas, no pôrto de Paranaguá.

2.7 *Equipagem.*

A equipagem dos barcos estrangeiros era, via de regra, constituída por homens livres da mesma nacionalidade da embarcação. Aquela das embarcações brasileiras, por brasileiros, notando-se, porém, a presença de muitos escravos, negros e mulatos, de propriedade geralmente dos mestres, ou dos proprietários das mesmas.

Até certo ponto, pode dizer-se que, no período, conforme a arqueação do barco, variava em número de homens a sua equipagem. Embarcações de maior tonelagem requeriam e apresentavam maior número de tripulantes.

As embarcações brasileiras, em geral de tonelagem mais baixa, tinham um mestre, um contramestre ou piloto, e cêrca de 6 a 9 tripulantes. Algumas vêzes, o mestre era o proprietário da embarcação, na maioria dos casos, porém, nas embarcações nacionais, trabalhava por soldada, ou seja por viagem realizada, redonda (ida e volta), ou não, ou ainda pelo frete alcançado.

Os tripulantes, em geral, trabalhavam por soldada, quando homens livres.

2.8 *Movimento sazonal.*

O pôrto de Paranaguá, situado a 25° e 30' de latitude sul, não apresentava no período estudado, afora aquêles de suas barras e de ventos favoráveis, maiores problemas à navegação em tôdas as épocas do ano.

A erva-mate que constituia o principal produto de exportação, motivando a movimentação do pôrto, segundo as práticas ervateiras locais, era cortada e preparada durante todo o ano, sem preocupações pelas estações mais propícias. Objetivando justamente melhorar a qualidade do mate paranaense, foi baixado o Regulamento de 6 de dezembro de 1854 que determinava, oficialmente, época certa para a poda da árvore do mate, e tomava medidas quanto à sua fabricação.

Realizada a poda nos meses de março a agosto de cada ano, a partir de então, no período, verifica-se no final da safra, ou seja no segundo trimestre do ano, quando sòmente são reiniciados os trabalhos da mesma e da fabricação da erva-mate, um leve declínio no número das embarcações entradas e saídas do pôrto de Paranaguá.

3. — COMÉRCIO ATRAVÉS DO PÔRTO DE PARANAGUÁ.

3.1 *Situação geral do período.*

Ao iniciar-se a década de 1840, o comércio realizado através do pôrto de Paranaguá, apresentava praticamente a mesma estrutura daquelas anteriores, com a importação de fazendas, couros, sal, ferragens e outros, e exportação sobretudo de erva-mate, madeiras e arroz pilado.

A exportação, porém, revelava certa queda no volume dos principais produtos exportados. E' verdade que o grande mercado consumidor de arrôbas de erva-mate e de alqueires de arroz, encontrava-se, em 1840, em graves dificuldades, quase paralisado o movimento do pôrto de Buenos Aires, pelo bloqueio francês que irá perdurar por todo o ano.

No comércio interno de cabotagem continuavam maiores e mais freqüentes as relações de Paranaguá com o pôrto do Rio de Janeiro, além de Santa Catarina, Rio Grande, Laguna e Rio de São Francisco. E' de notar-se que, desde 4 anos, o pôrto de Santos estava ausente. Assim, tanto na importação, como na exportação, os produtos comercializados de maior importância, eram os mesmos, bem como, em 1840, não se haviam ampliado os mercados consumidores da erva-mate. Pelo contrário, estavam sofrendo restrições.

Os acontecimentos do Prata exerciam influência direta no comércio exterior do Paraná. O novo bloqueio do porto de Buenos Aires, de setembro de 1845 a julho de 1847, por franceses e ingleses, e até junho de 1848, por franceses, se não interrompeu de todo a navegação de Paranaguá com Buenos Aires, prejudicou-a bastante, sobretudo em 1846, quando apenas 3 embarcações saíram para Buenos Aires, e registrou-se apenas uma entrada deste porto. Da mesma maneira, as perturbações políticas do Uruguai, com o sítio e o próprio bloqueio do porto de Montevideu, nessa década, trouxeram dificuldades, embora não interrompido o fluxo do comércio.

Na primeira fase do período estudado, a exportação paranaense, quanto ao valor, atingiu seu ponto máximo no exercício de 1848-1849, e, na seguinte, no de 1856-1857.

Essa exportação, durante todo o período, em mais de 85% do seu valor, e alcançando 95% do mesmo, era dirigida para fora do Império, constituída basicamente de remessas de erva-mate para o Rio da Prata e Chile.

E' sabido que, de 1841-1850 e de 1851-1860, o mate representava respectivamente 0,9 e 1,6 da exportação total do Império (2).

O Paraná era o seu grande produtor e exportador. Sofria, contudo, nos mercados platinos, a concorrência das ervas paraguaias, ali preferidas pela sua melhor qualidade.

A morte de Francia, em 1840, propiciara a reabertura do comércio de ervas paraguaias no Prata, deslocando aquela do Paraná apenas para as regiões de campanha e para as províncias do norte da Confederação Argentina.

Novas circunstâncias políticas, no Paraguai, entretanto, voltariam a favorecer a erva paraense. O presidente Carlos Lopez, em janeiro de 1846, colocou em mãos do governo paraguaio, o monopólio da exportação de mate, vendendo-o a altos preços. Assim, a exportação de erva paraense que se mantinha estacionária desde 1842-1843, passa a subir no exercício de 1846-1847, atingindo o seu ponto máximo, quanto ao volume de arrôbas, em 1851-1852. Sofre novas oscilações até o final do período que se encerra com declínio na exportação de erva-mate.

No tocante aos valores da importação, eles também atingiram, no período, seus pontos mais altos, nos exercícios de 1848-1849 e 1856-1857, valores estes representados principalmente por mercadorias estrangeiras importadas por cabotagem.

(2). — Fonte: Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda.

Na Alfândega de Paranaguá, exceto no exercício de 1853-1854, depois da emancipação da Província e até o final do período, as rendas da exportação foram superiores às da importação. O comércio marítimo era, aliás, a principal fonte de ingressos da nova Província, constituindo, do exercício de 1853-1854 ao de 1861-1862, sempre acima de 52,98% da renda geral da mesma.

3.2 *A importação.*

O comércio de importação através do pôrto de Paranaguá era constituído, no período, de três grandes categorias de mercadorias importadas: mercadorias estrangeiras importadas diretamente, mercadorias estrangeiras importadas por cabotagem e mercadorias nacionais também importadas por cabotagem.

A primeira referia-se principalmente a mercadorias vindas do Rio da Prata, ainda que em pequenas quantidades e valores, sobretudo carnes secas, sal, couros e farinha de trigo. Do Chile, durante o período, praticamente nada importava o Paraná, nem tão pouco de outros países americanos ou europeus, uma vez que não entretinha navegação direta com os mesmos.

A primeira tentativa de importação direta de mercadorias estrangeiras, foi realizada pela casa importadora Miró e Cia., estabelecida em Paranaguá. Contudo, essa primeira tentativa, efetivada em 1853, não teve êxito, um vez que o “Seine” que transportava as mercadorias, naufragara em viagem. Afinal, a primeira importação direta da Europa foi realizada, em 1854, por meio do “Celery”, vindo da Inglaterra.

A casa, porém, já em 1859 desistira dessa importação, voltando a fazê-la por intermédio do Rio de Janeiro.

A Província não possuía produto de valor e consumo nos mercados da Europa e Estados Unidos da América do Norte, para poder manter uma contínua e significativa importação direta.

As mercadorias estrangeiras importadas por cabotagem, vinham despachadas para consumo desde, principalmente, o pôrto do Rio de Janeiro que as reexportava funcionando como empório da Província. No que toca ao valor da importação, estas mercadorias é que aparecem com maior pêso, apresentando as mais altas porcentagens durante todo o período. Eram as fazendas, chapéus, e ferragens importados por Paranaguá para fornecimento próprio e das vilas do interior da Província, bem como de Curitiba, sua capital.

As mercadorias nacionais importadas por cabotagem eram também, em grande parte, procedentes do Rio de Janeiro. Outros portos, como Santa Catarina, forneciam gêneros alimentícios, como a

própria farinha de mandioca. De exportador, o Paraná tornara-se importador de farinhas, nos meados do século XIX.

A importação geral, em todo o período, compunha-se de alguns produtos dominantes, quais sejam: fazendas e chapéus, carnes, couros, bebidas diversas, açúcar, farinha de trigo, sal, toucinho, velas e ferragens.

A pauta da importação que, até 1840, era praticamente reduzida às fazendas, ferragens e sal, e que, ainda em 1841-1842, apresentava apenas 17 itens de produtos e gêneros importados, começa porém a diversificar-se no período, aumentando o número de gêneros importados, embora sem maior significação quanto ao valor.

A vida paranaense, aos poucos, se torna mais requintada e exigente. Agora já são importadas também as cadeiras austríacas e a louça italiana.

No exercício de 1842-1843, 64 itens dizem respeito à importação de mercadorias estrangeiras e, embora dominem em valor e quantidade aqueles apontados produtos básicos, são importados papel para forrar casas, pinturas à óleo, instrumentos de música, bijuterias e perfumarias.

Nos exercícios de 1845 a 1849, a pauta de mercadorias estrangeiras importadas, atingia a 165 itens, dos quais, porém, somente 73 artigos, ainda que de maneira não contínua, eram importados diretamente pelo pôrto de Paranaguá, os demais vinham da Côrte.

Afora as fazendas para o vestuário e os gêneros para a alimentação, entre os artigos importados, ocupam lugar de importância, os couros para a confecção de "surrões", necessários ao acondicionamento da erva exportada.

No final da década, no exercício de 1849-1850, o pôrto de Santos está novamente presente nas relações comerciais de Paranaguá, exportando para este, somente gêneros nacionais, como açúcar, toucinho e fumo.

No início da segunda fase do período, exercício de 1852-1853, embora a presença mais numerosa e diversificada dos produtos, mantinha-se a mesma estrutura da importação paranaense. Deve notar-se, entretanto, a crescente importação de gêneros alimentícios. Os trabalhos da lavoura haviam sido deslocados, no Paraná, com a preocupação exclusiva pela erva-mate. A força de trabalho disponível fôra absorvida pela produção ervateira, o que irá condicionar também, no final do período, carestia de gêneros e alta de preços. Com a criação da Província, aumenta a importação de armamentos e de chumbo de munição. Da mesma maneira, também os objetos de adorno e as jóias de ouro, prata e pedras preciosas aparecem com maior freqüência.

Deve referir-se, ainda, no período, embora com interrupções na primeira década, mas sempre presente na segunda, a importação de moedas metálicas, vindas sobretudo do Rio da Prata, como saído positivo na balança comercial do Paraná, com os países platinos, ao exportar grandes quantidades e valores de erva-mate, e importar apenas pequenas quantidades e valores de gêneros diversos. Na primeira fase do período, a importação alcançou os seus valores mais altos no exercício de 1848-1849, e na segunda naquele de 1856-1857.

Em todo o período, porém, as maiores porcentagens foram referentes às mercadorias estrangeiras importadas por cabotagem. As mercadorias nacionais importadas por cabotagem alcançaram seu ponto máximo no exercício de 1859-1860 que assinala justamente um momento de depressão nos valores gerais da importação, com 34% do total da mesma. Por sua vez, a importação de mercadorias estrangeiras por cabotagem alcança sua maior porcentagem no exercício de 1854-1855, com 86,86% do total da importação, em um momento de prosperidade da mesma.

3.3 *A exportação.*

O comércio de exportação do Paraná era constituído, no período, de três grandes categorias: mercadorias paranaenses exportadas para fora do Império, mercadorias paranaenses exportadas para o Império, e mercadorias exportadas por reexportação ou baldeação.

A primeira era a mais importante, tanto em volume, como em valor. Em todo o período representou mais de 85% do total do valor das exportações paranaenses pelo porto de Paranaguá. Fundamentava-se na exportação de erva-mate para a Argentina, Uruguai e Chile. Do total da exportação de erva paranaense, tanto em quantidades, como em valor, em todo o período, sempre mais de 96% da mesma foi comercializado fora do Império.

Madeiras do litoral e lenha, também eram exportadas para o Prata, esta última sobretudo para o Uruguai, bem como aguardente, arroz pilado e peças de bétas, em menores quantidades e valores.

No período, estavam já estabelecidas em Paranaguá grandes casas exportadoras desses produtos, como as de Manuel Antônio Pereira, Manuel Antônio Guimarães, Joaquim Américo Guimarães, Manuel Miró, Isaías d'Elia e Irmãos, Chopitea e Pereira, e outras.

A exportação de mercadorias paranaenses para o Império, apenas nos exercícios de 1852-1853 e 1860-1861 atingiu a mais de 10% do valor total da exportação. Era, principalmente, a exporta-

ção de arroz, bétas, madeiras, cal, telhas, tijolos, e outros. Os primeiros eram enviados sobretudo para o Rio de Janeiro, e os últimos para Santa Catarina.

As mercadorias reexportadas ou baldeadas constituíam a parcela menos significativa, não ultrapassando em todo o período, a 8% do total da exportação. Eram o açúcar, as fazendas e bebidas, principalmente, reexportadas ou baldeadas para outros portos paranaenses, como Guaraqueçaba e Guaratuba, afora eventuais baldeações por avarias nas embarcações transportadoras que se dirigiam a outros portos de destino.

A erva-mate que, desde a década de 1820, constituía o principal produto da exportação paranaense, mantém essa posição durante todo o período. Conforme os dados disponíveis, esteve sempre acima de 76% do total do valor da exportação paranaense. Em volume, era também a maior carga para os navios que frequentavam o porto de Paranaguá.

As madeiras do litoral, embora revelem decréscimos percentuais no final do período, estão sempre presentes, embora não ultrapassem no mesmo, a 8% do valor total das exportações. Segue-se o arroz pilado e com casca, não ultrapassando, porém, a 6% do total da exportação. Os demais gêneros da pauta da exportação paranaense, somente nos exercícios de 1849-1850 e 1854-1855, foram respectivamente a 15 e a 10% do valor total da exportação. Não tinham, pois, maior significação.

No exercício de 1841-1842, a pauta das exportações paranaenses consignava 59 itens, dos quais, porém, mais de 20 diziam respeito às madeiras, como barrotes, braços, caçoeiras, curvas, eixos, pranchões, tabuado, varas, vigas e outros. É de notar-se a exportação, para o Uruguai, de eixos, massames e raios para carretas.

No exercício seguinte, 1842-1843, a pauta subia para 71 itens, porém, nas mesmas condições. Aquela do exercício de 1844-1845 consigna já 82 itens, sendo 32 de exportação para fora do Império. Dêstes últimos, 14 são variedades de madeiras. Nos exercícios de 1845 a 1850, aparecem, porém, 40 gêneros diversos e mais as madeiras. A pauta cresce, assim, em número e diversifica-se.

A exportação paranaense de erva-mate, na primeira fase do período, representou quanto ao volume, sempre mais de 84% do total das exportações brasileiras do produto, atingindo, porém, a porcentagem mais elevada no exercício de 1853-1854, justamente o da criação e instalação da Província do Paraná, com 97%. Entretanto, a partir de então é visível o declínio da participação da erva paranaense. As ervas do Rio Grande do Sul que também encontram me-

lhora colocação nos mercados platinos, estão em franca concorrência com as do Paraná. De 97% a proporção chega a descer, no período, a apenas 62% do total das exportações brasileiras de erva-mate.

Em relação ao valor da exportação, praticamente a posição é a mesma, sempre na primeira fase, acima de 85%, atingindo a 97% no exercício de 1853-1854, e caindo a 59% apenas, no final do período. Os mercados consumidores da erva paranaense eram sobretudo os da Argentina e Uruguai e, em menor escala de volume e valor, o do Chile. Porém, no exercício de 1857-1858, em um momento de depressão na exportação paranaense, aquela realizada para o Chile quase igualou a do Prata, de certa maneira impedindo um colapso maior nas exportações do Paraná.

A erva-mate exportada para o Império, geralmente para o porto do Rio de Janeiro, era em pequenas carguinhas, de pouco peso, atingindo somente algumas milhares de arrôbas anuais. Os demais centros brasileiros consumidores de erva-mate, possuíam produção própria, como Santa Catarina e o Rio Grande do Sul.

No decorrer do período, sobretudo na segunda fase, aparece também a exportação de pequenas importâncias referentes a artigos diversos, para outros portos que não os platinos. Eram, geralmente, Portugal e Inglaterra que importavam chifres e garras de couro, na maior parte das vezes.

A exportação de cabotagem mantinha-se para os portos do Rio de Janeiro, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo.

E' de notar-se que, na última fase do período, tende a diminuir a exportação de bétas de embé.

Paranaguá permanece durante todo o período como o porto importador do Paraná, e seu maior exportador. A partir da instalação da Mesa de Rendas de Antonina, ou seja especificamente do exercício de 1856-1857, aparece também este último como exportador de erva-mate, embora até o final do período, não tenha ainda maior significação.

As exportações de erva-mate paranaense, em todo o período, atingem, quanto ao valor, o seu *maximum* no exercício de 1856-1857, não apenas na decorrência do número de arrôbas exportadas, mas sobretudo pela alta de preços verificada. Sofre, entretanto, violenta queda nos dois exercícios seguintes, embora no primeiro ainda se conservem os preços que caem também no seguinte.

Paranaguá acompanha, assim, as flutuações do Império que, por sua vez, refletem a crise do comércio internacional.

No que respeita ao volume da erva paranaense exportada, o exercício de 1851-1852, apresenta o mais elevado número de arrôbas, caindo, porém, em 1852-1853, voltando a subir no seguinte,

para novamente cair. Após a queda de 1857-1858 e 1858-1859, o volume volta a subir, compensando até certo ponto a queda dos preços. Entretanto, o final do período é assinalado também pelo declínio nas quantidades de erva exportada.

O valor total das exportações paranaenses para fora do Império, apresenta pontos mais elevados de crescimento nos exercícios de 1848-1849, 1851-1852, 1856-1857, aliás o de *maximum* no período, e de 1859-1860. Como este comércio era, em grande parte, exercido com o Rio da Prata, os mesmos exercícios revelam a marcha também das exportações para os mercados platinos.

No que tange aos preços do principal produto paranaense de exportação, durante toda a primeira fase e parte inicial da segunda, até o exercício de 1855-1856, os preços médios anuais da erva-mate se mantiveram em baixa, subindo até alcançar seu ponto mais alto em 1857-1858, para caírem violentamente, ainda que não regredindo aos anteriores. Assim, os exercícios de 1850-1851, 1857-1858 e 1861-1862, apresentaram o índices 80, 261 e 131 respectivamente sobre o exercício-base de 1842-1843.

4. — ESTUDO DA CONJUNTURA.

As obras dos principais economistas praticamente assinalam todas os anos de 1810, 1818, 1825, 1837, 1847, 1857, 1866, 1873, 1882 e 1890, no século XIX, como havendo sido anos de crises que evidenciam pontos de *maximum* dos ciclos econômicos.

O período estudado, pois, em relação ao movimento do porto de Paranaguá e ao comércio marítimo através do mesmo, comportaria, assim, dois ciclos maiores ou de Juglar, no que tange à economia capitalista ocidental, mais precisamente ao comércio internacional: aquele de 1842-1848, assinalado pela crise de 1847, e aquele de 1852-1861, pela crise de 1857, o primeiro situado no *trend* em baixa e o segundo em fase de alta de preços, conforme observou Kondratieff.

A economia brasileira, no século XIX, basicamente fundamentada na exportação de artigos primários, teria sido sensível

“aos impulsos provenientes do exterior..., desempenhando papel passivo nas flutuações econômicas” (3),

recebendo, em consequência, o seu impacto, moderado ou forte, conforme a natureza e a intensidade das mesmas.

(3) . — Schlittler Silva (Hélio), *Tendências e características do Comércio Exterior do Brasil no século XIX*. In “Revista de História Econômica Brasileira”, pág. 5, nº 1, ano I, São Paulo, 1953.

A Comissão encarregada pelo Governo Imperial de estudar os efeitos da crise de 1864-1865, já dizia que, na verdade, o Brasil sofrera apenas as crises de 1821, de 1831-1832 a 1837-1838, e a de 1857-1858, ou seja que aquela de 1847 não tivera maiores repercussões, nem mesmo de pressão monetária. A última, porém, de 1857-1858, fôra ruinosa sobretudo para o comércio exterior do Império (4).

No Paraná, a década de 1840 é assinalada quase que exclusivamente pelo comércio de exportação da erva-mate que se mantém ativo, embora haja dificuldades políticas no Prata, e mesmo o bloqueio dos portos de Buenos Aires e Montevideú. As reivindicações, porém, dos paranaenses, a partir de 1842, em favor da emancipação político-administrativa da Comarca, são feitas em nome da necessidade da expansão do comércio, cortando-se a dependência de São Paulo que os impedia de progredir.

O monopólio governamental sobre a erva paraguaia, decretado em 1846, em parte concorreu para que o produto paranaense não encontrasse maiores obstáculos de colocação nos mercados p'atinos, até o final da década. Assim, embora presente e visível, até certo ponto, a crise de 1847, refletindo-se no comércio exterior do Paraná, no exercício de 1848-1849, quando a exportação de erva-mate, em valor e quantidade, alcança o ponto máximo do ciclo econômico que se situa entre os anos de 1843-1844 e 1850-1851, os seus efeitos não foram de maior consequência no comércio exterior paranaense. Mais violenta foi, contudo, a flutuação da década seguinte. Tanto no comércio de importação, como no de exportação, o exercício de 1856-1857, apresenta seu ponto máximo, ou de crise, caindo visivelmente em contração no exercício de 1857-1858, e atingindo o fundo da depressão naquele de 1858-1859. O 22 de agosto de 1857, em Nova York, tivera repercussões, induzindo flutuações no comércio exterior paranaense. O ciclo está bem caracterizado: crise de 1856-1857, ciclo de 1852-1853 a 1858-1859.

Nos exercícios de 1856-1857 e 1857-1858, a erva alcança seus preços mais elevados, caindo em 1858-1859, de 5\$365 a arrôba a 3\$327.

Maiores quantidades de erva deverão ser exportadas em 1859-1860 para realizar praticamente os mesmos valores gerais da exportação anterior de erva paranaense para fora do Império.

A alta de preços e a carestia dos gêneros alimentícios são sentidas, no Paraná, desde o segundo semestre do ano de 1857.

(4). — Fonte: Relatório da Comissão encarregada pelo Governo Imperial de estudar a crise. Rio de Janeiro, 1865.

No final do ano, o Presidente da Província, ante a gravidade da situação no Paraná, indagava, em circular, das Câmaras Municipais, acêrca dos motivos que teriam ocasionado a alta de preços e a carestia de gêneros alimentícios.

Ouvido o doutor João Maurício Faivre, francês, fundador da colônia Thereza, o mesmo atribuía a crise ao aumento repentino e extraordinário dos valores monetários, com o ouro da Califórnia e da Austrália, e dizia:

“... só o tempo pode sanar, pelo equilíbrio que forçosamente aparecerá entre o ouro e o trabalho, mas como nêsse momento, o trabalho é caro em proporção ao ouro, o trabalho ou os gêneros que o representam, hão de baixar infalivelmente” (5).

Charles Perret Gentil, suíço, diretor da colônia Superagui, foi também ouvido, atribuindo a alta de preços e a carestia de víveres, à suspensão repentina da introdução de braços escravos, à absorção da escravaria disponível pela lavoura paulista de café, à má orientação do governo quanto à política de imigração e colonização, bem como à sua imprevidência, descansando

“... à vista dos rendimentos das Alfândegas e Consulados que sempre apareciam melhores ou equivalentes aos anteriores, em lugar de olhar a quantidade relativa de produtos, reparava a quantidade pecuniária...”. ..

E completava suas observações:

“A Província do Paraná é um bom exemplo, quase um espelho da decadência da produção. Este antigo celeiro... ficou vazio...” (6).

A depressão aparece claramente no relatório do Inspetor da Alfândega de Paranaguá, de 1858:

“O mercado de importação, quer direta, quer de cabotagem, tende visivelmente, pelo menos, a permanecer na deplorável crise em que se acha. As casas do Rio de Janeiro, que fornecem gêneros à crédito para todos os pontos da Província, vendo-se em sérias dificuldades para poder sustentar ílesa a sua reputação, têm-se desviado, na presente conjuntura, da norma até aqui invariável e tão prudentemente seguida, e que tanto concorrera para as apertadas circunstâncias em que estão muitos negociantes do Paraná, e em-

(5). — Carta do doutor João Maurício Faivre ao Presidente da Câmara Municipal de Guarapuava. In *Ofícios-1858*. Departamento do Arquivo Público do Estado do Paraná.

(6). — Carta de Charles Perret Gentil ao Presidente da Câmara Municipal de Paranaguá. In *Ofícios-1858*. Departamento do Arquivo Público do Paraná.

pregam tôda diligência e esforços para realizar suas cobranças ou reaver os gêneros vendidos. Debaixo dessa pressão, o comércio de-finha, e as rendas públicas ressentem-se naturalmente dêsse estado de cousas..." (7).

No relatório referente ao ano de 1859, o mesmo agente alfandegário observava o desânimo em que se encontrava o comércio paranaense, sobretudo de exportação de erva-mate que não mais oferecia lucros compensadores, sendo mesmo poucas as remessas de erva que haviam salvo o capital empregado, e

"... tanto é êste acêrto, que tenham abandonado as remessas por conta própria, e só o fazem por conta de outrem...".

A importação também se encontrava paralisada, embora apresentando alta de preços,

"... não só nas manufaturas, como nos gêneros alimentícios, talvez devido à baixa de preços que tenham sofrido nos mercados consumidores das praças européias, os produtos dêste Império" (8).

A crise de 1857 afetara, pois, de modo direto e em profundidade o comércio paranaense, e seus efeitos eram sentidos e observados pelos contemporâneos. Os dados estatísticos disponíveis sobre a conjuntura, por sua vez, evidenciam concretamente tal repercussão. O período de depressão deverá durar, como se depreende dos relatórios seguintes da Alfândega de Paranaguá e da Presidência da Província. Aliás, somente a conjuntura da Guerra do Paraguai, reanimando as exportações de erva-mate paranaense para o Rio da Prata, irá proporcionar novos tempos de prosperidade ao comércio exterior do Paraná, embora deslocadas dêsse tráfico as embarcações brasileiras, pelas estrangeiras.

5. — CONCLUSÃO.

Do exposto, conclui-se que o movimento de navios e, sobretudo, de mercadorias, no pôrto de Paranaguá, nos meados do século XIX, justamente quando se fazia a emancipação político-administrativa da Província do Paraná, refletiu as oscilações da economia capitalista ocidental, assinaladas pelas crises de 1847 e 1857, principalmente no que se refere a esta última.

(7). — Relatório de Francisco Gonçalves de Araújo, Inspetor da Alfândega de Paranaguá. In *Ofícios-1858*. Departamento do Arquivo Público do Paraná.

(8). — Relatório de Francisco Gonçalves de Araújo, Inspetor da Alfândega de Paranaguá. In *Ofícios-1859*. *Idem*.

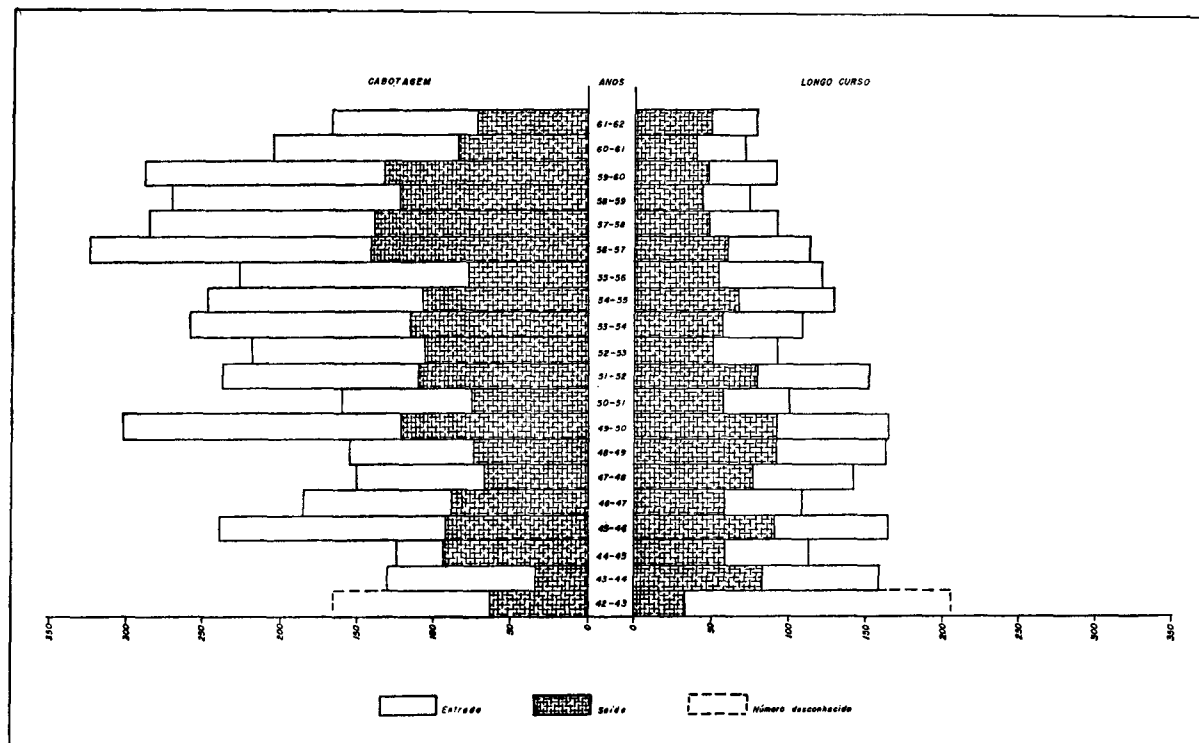


Gráfico nº 1. — Movimento do porto de Paranaguá: número de embarcações.

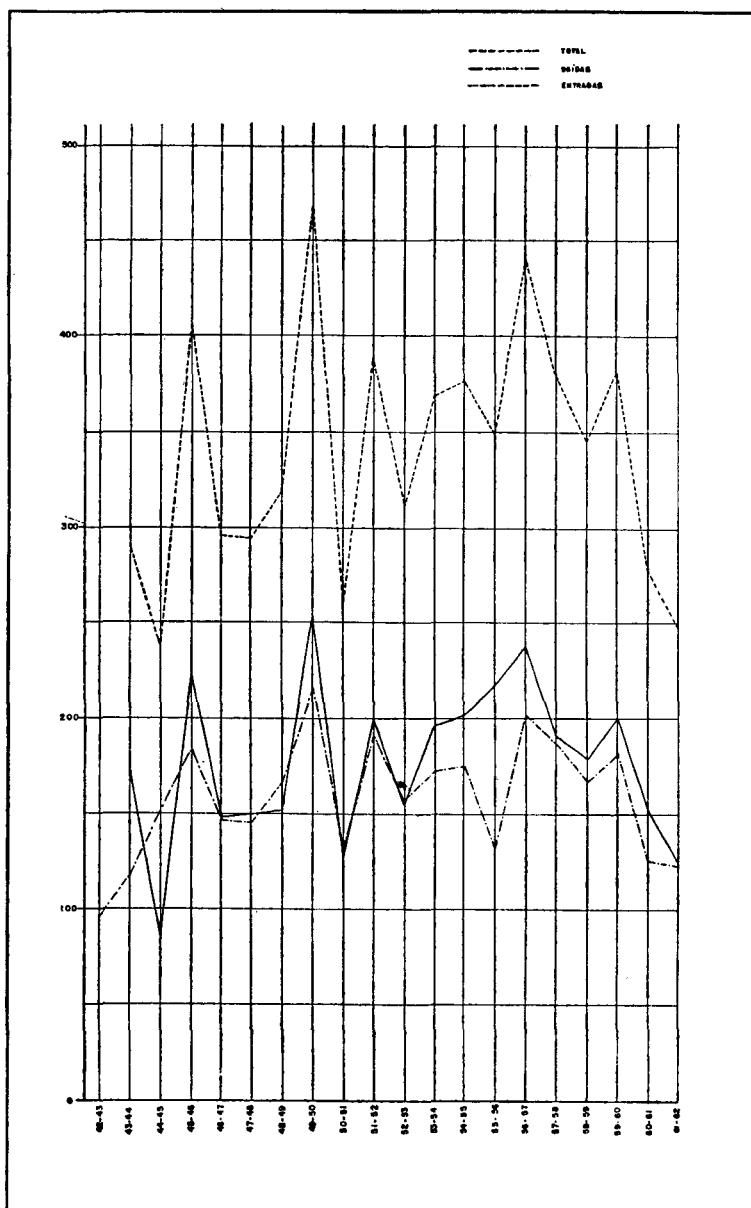


Gráfico nº 2. — Movimento do porto de Paranaguá: número total de embarcações.

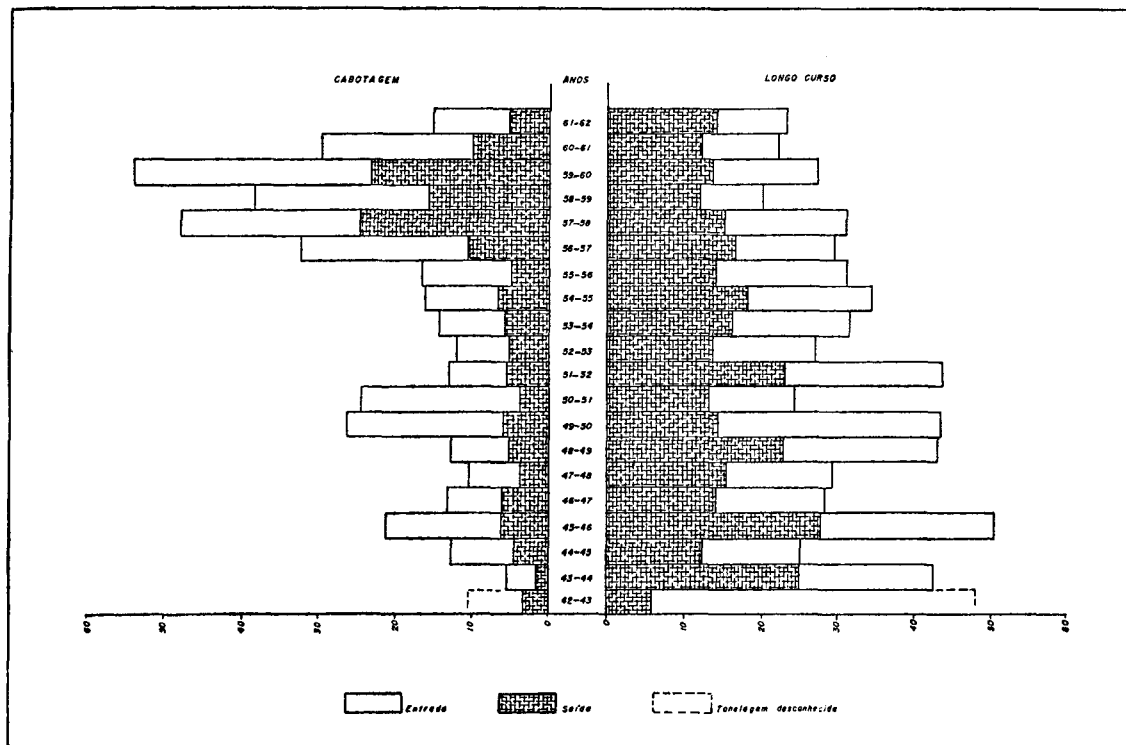


Gráfico nº 3. — Movimento do porto de Paranaguá: tonelagem das embarcações.

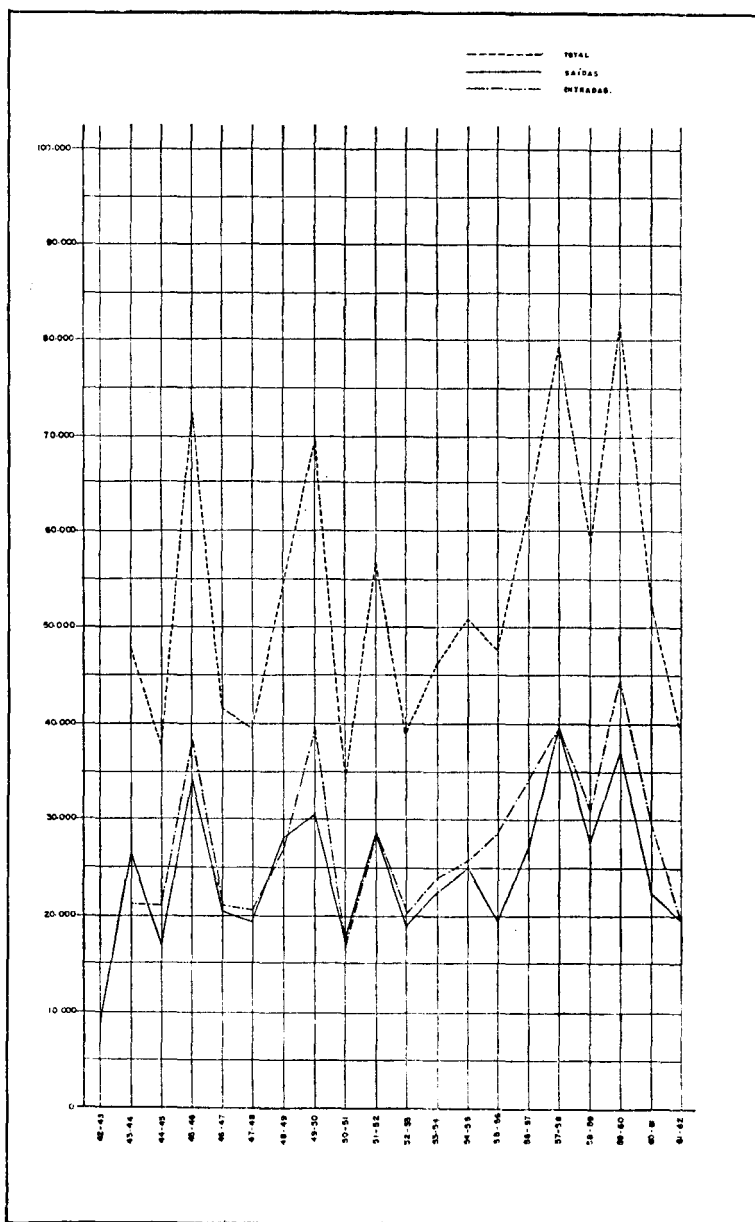


Gráfico nº 4. — Movimento do porto de Paranaguá: tonelagem total das embarcações.

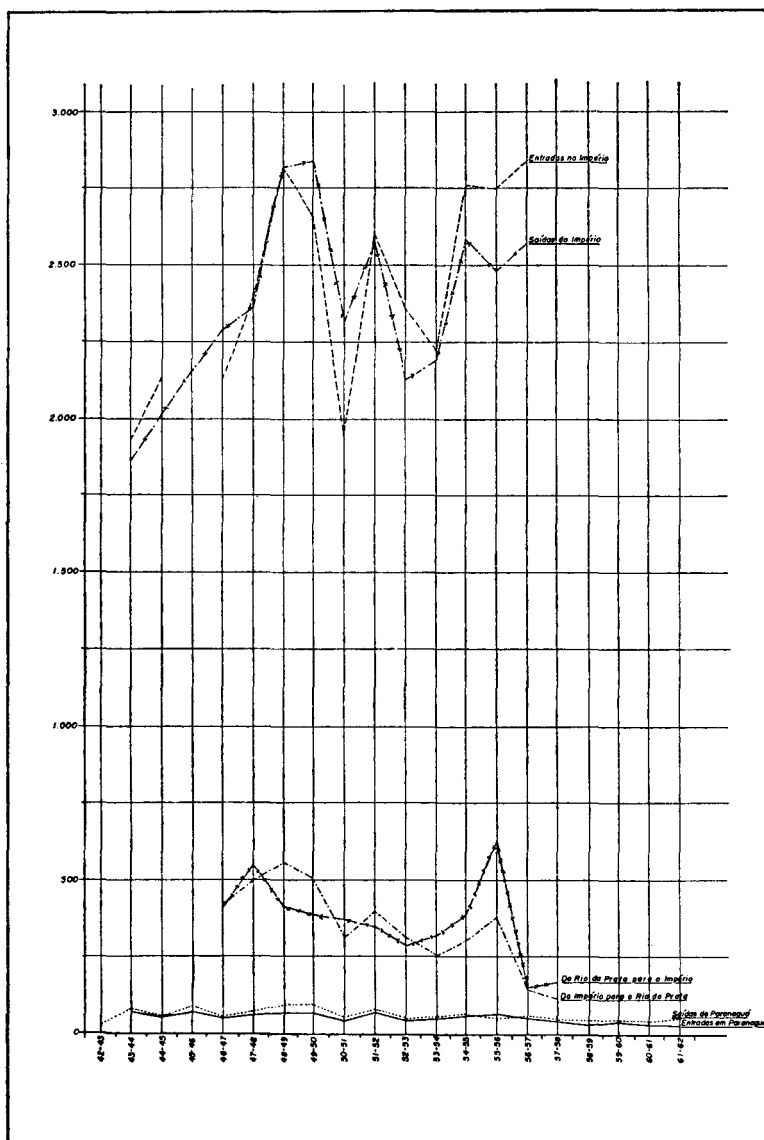


Gráfico nº 5. — Paranaguá na navegação de longo curso do Império: número de embarcações.

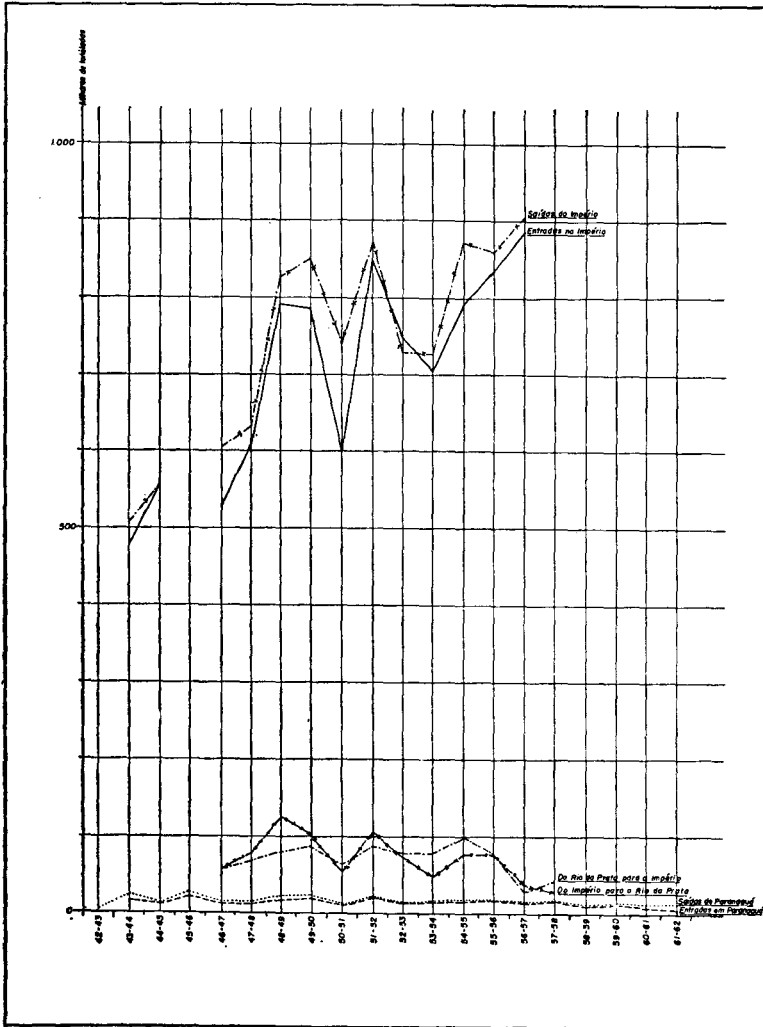


Gráfico nº 6. — Paranaguá na navegação de longo curso do Império: tonelagem.

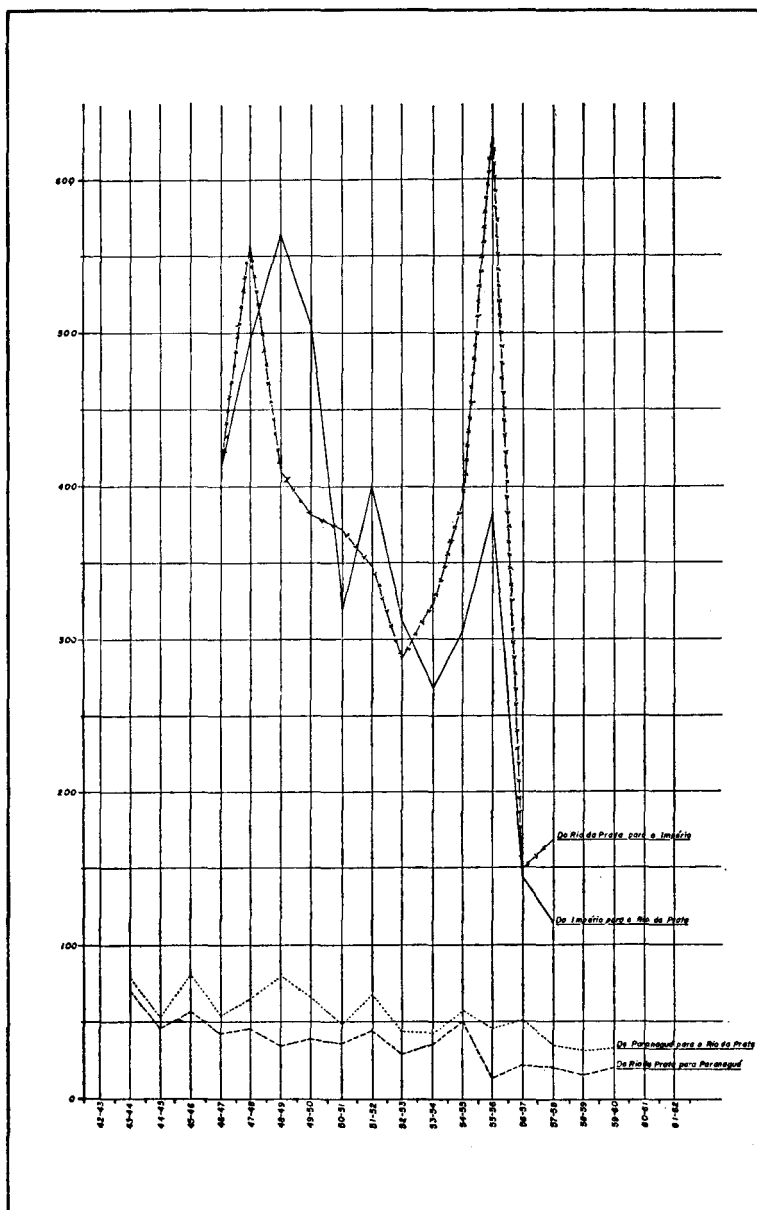


Gráfico nº 7. — Navegação com o Rio da Prata: número de embarcações.

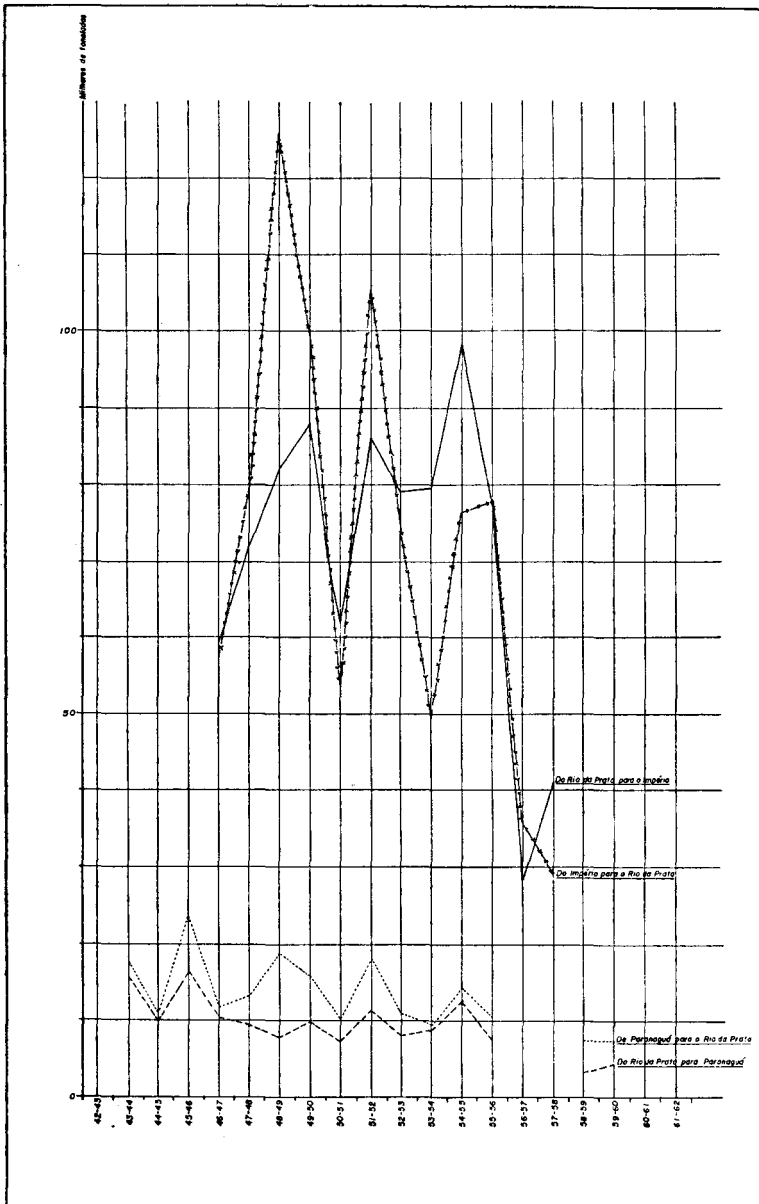


Gráfico nº 8. — Navegação com o Rio da Prata: tonelagem.

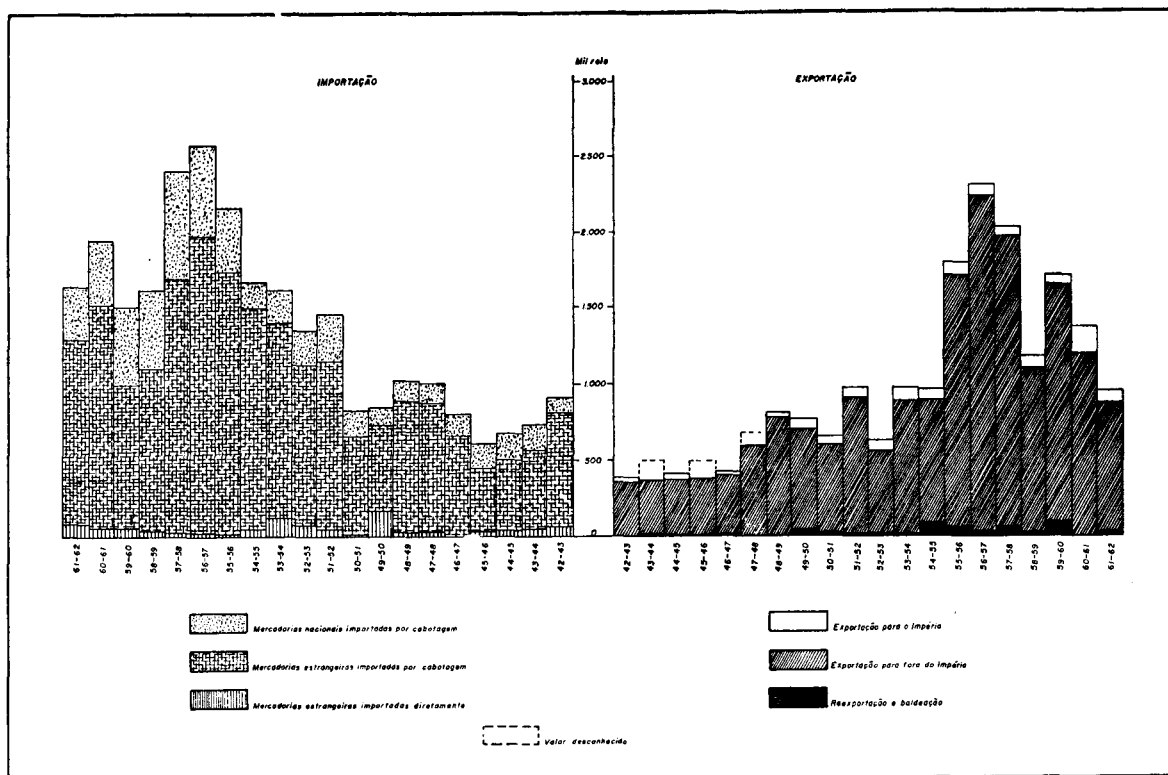


Gráfico nº 9. — Comércio paranaense através do porto de Paranaguá: valor.

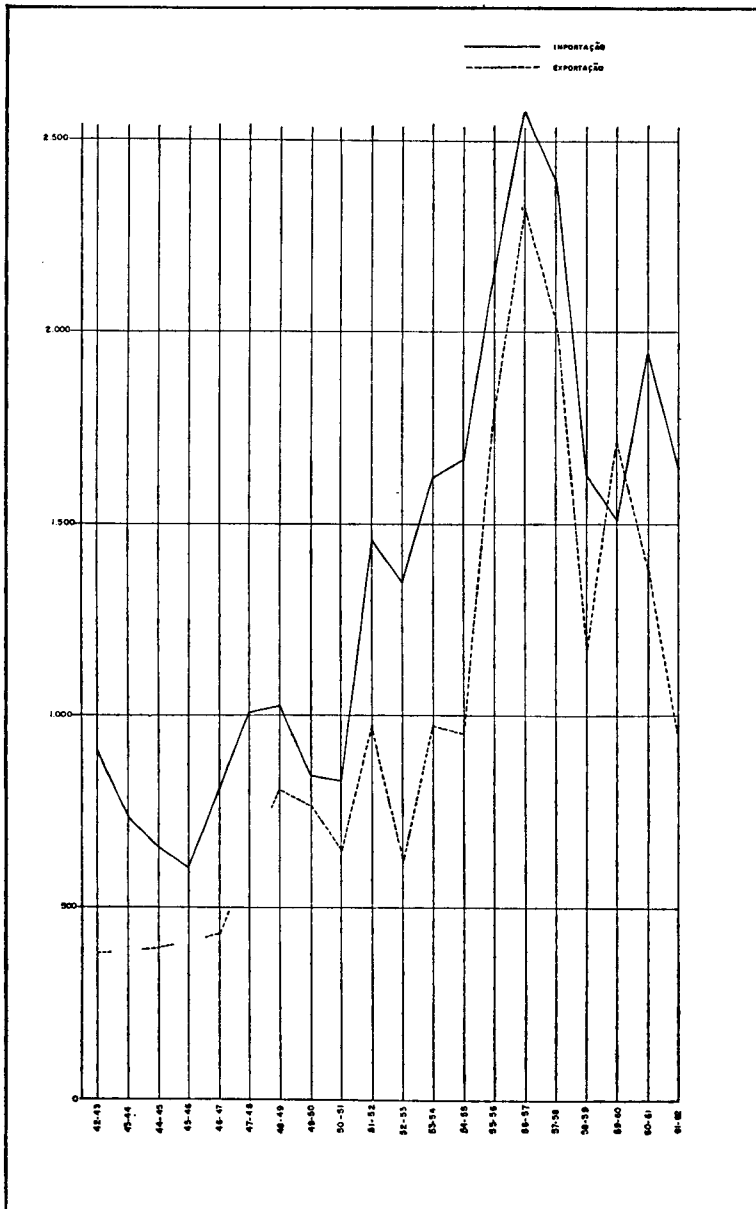


Gráfico nº 10. — Comércio paranaense através do pórtio de Paranaguá: valor total.

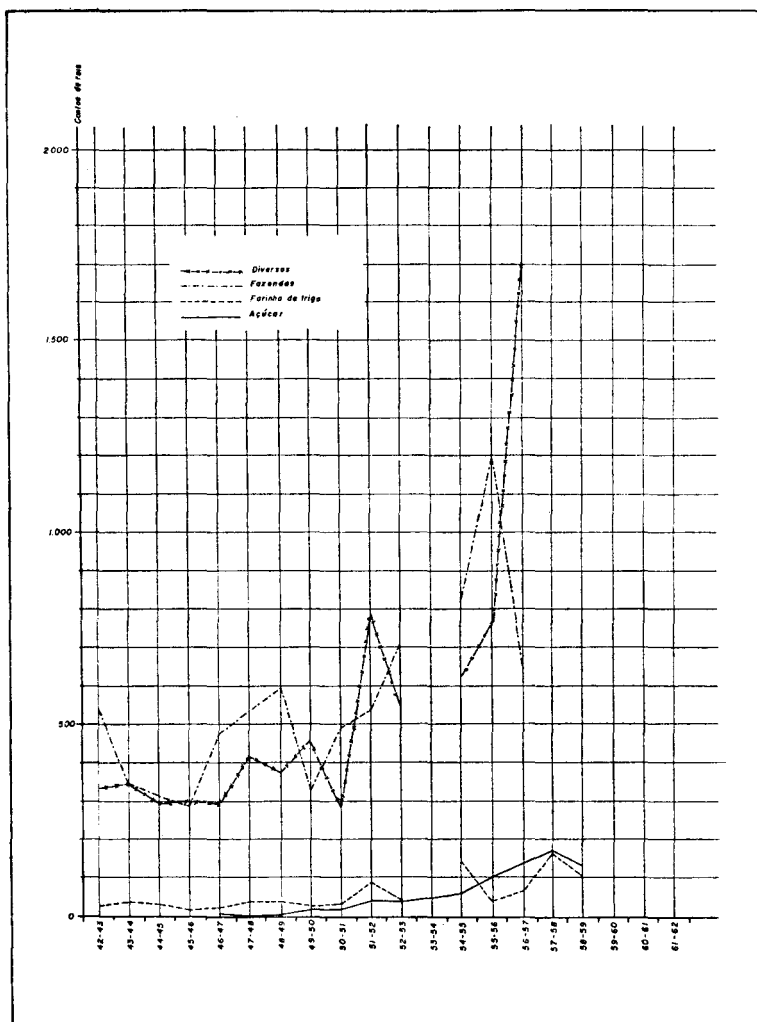


Gráfico nº 11. — Principais produtos da Importação paranaense: valor

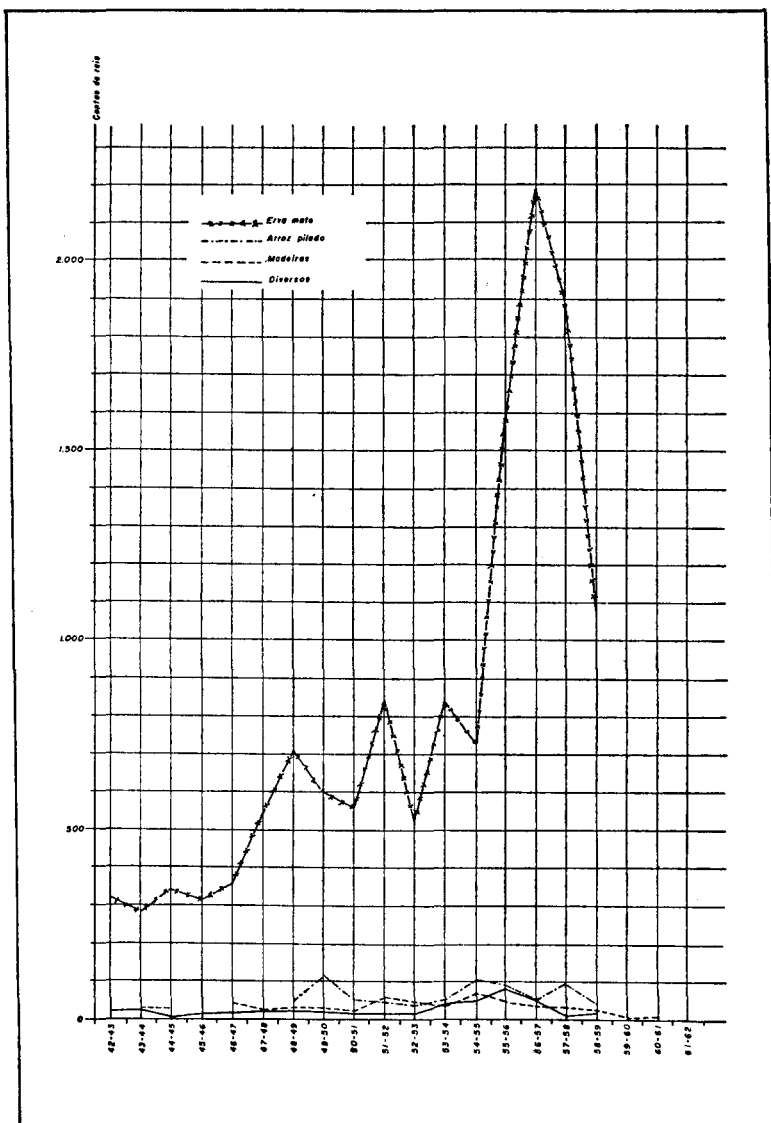


Gráfico nº 12. — Principais produtos da Exportação paranaense: valor.

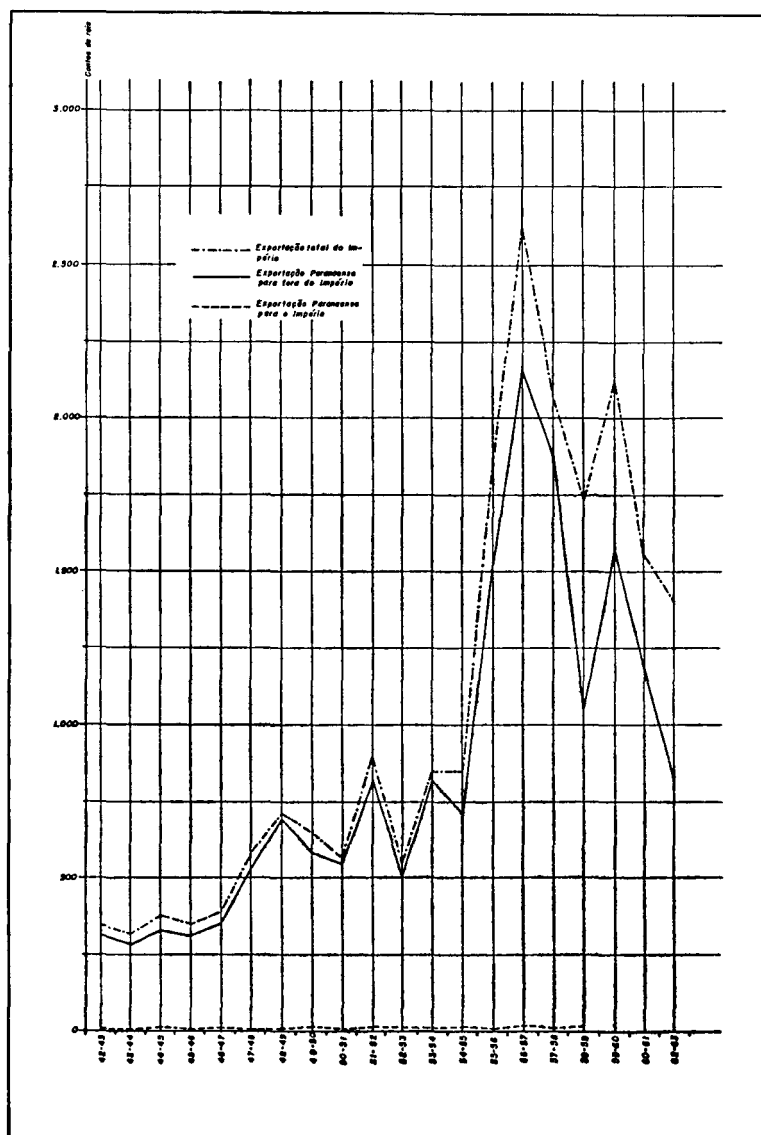


Gráfico nº 13. — Exportação de erva-mate: valor.

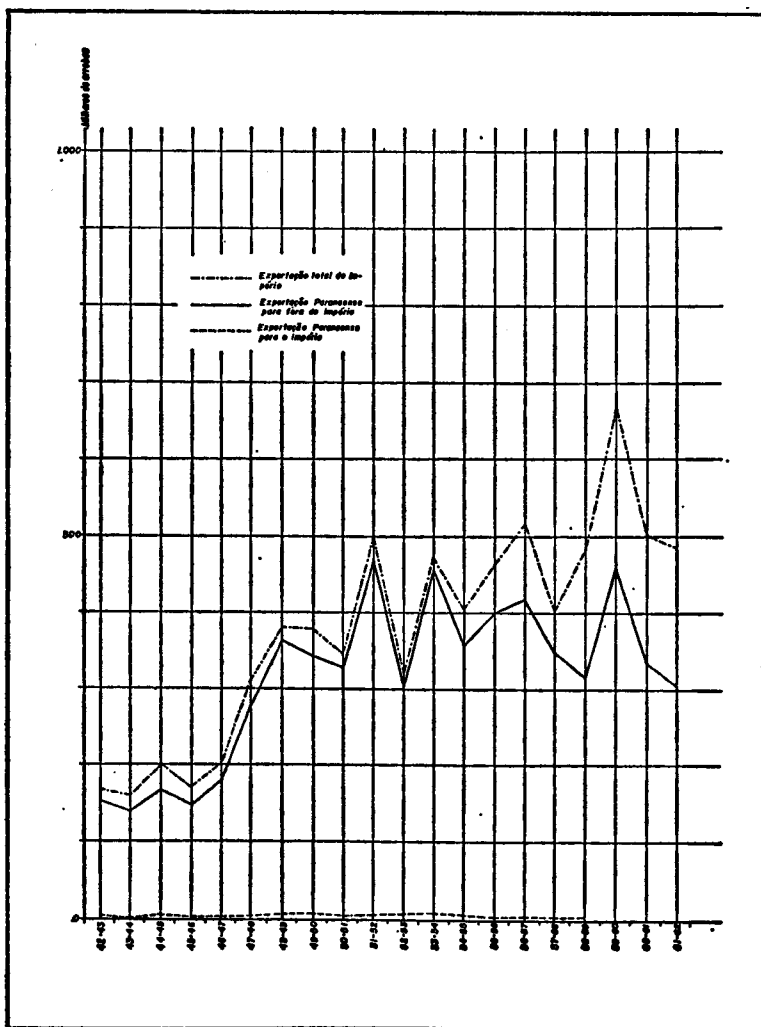


Gráfico nº 14. — Exportação de erva-mate: volume.

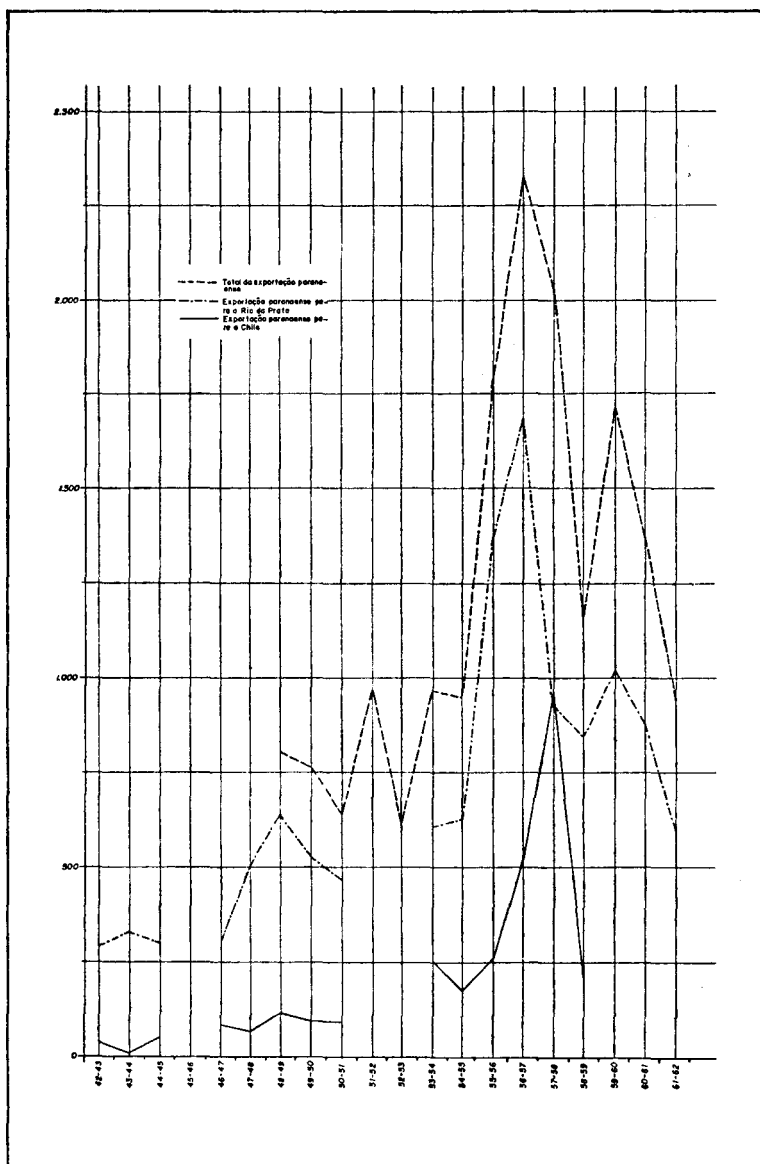


Gráfico nº 15. — Exportações paranaenses para o Rio da Prata e Chile: valor.

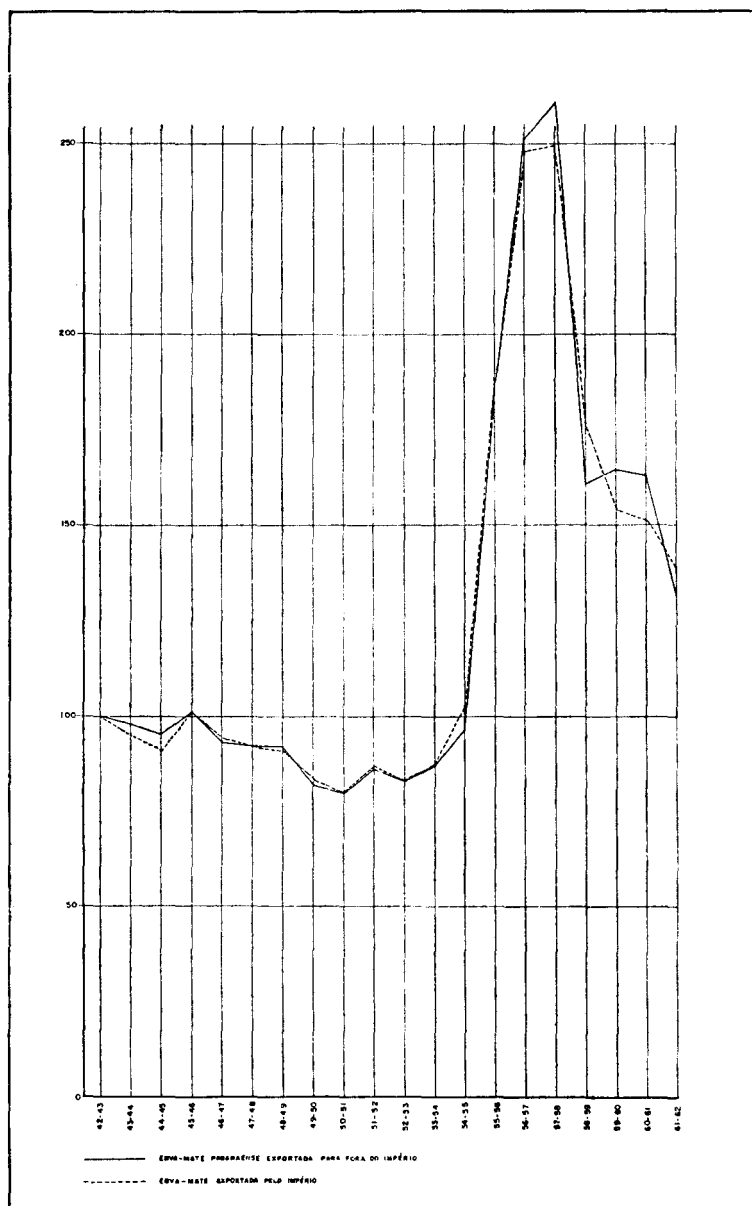


Gráfico nº 16. — Exportação de erva-mate: índice de preços.

QUADRO Nº 1.

MOVIMENTO GERAL DO PORTO DE PARANAGUÁ.

Anos	Entradas									Saídas									Total								
	Longo Curso			Cabotagem			Total			Longo Curso			Cabotagem			Total			Longo Curso			Cabotagem			Total		
	N.º	Ton.	Eq.	N.º	Ton.	Eq.	N.º	Ton.	Eq.	N.º	Ton.	Eq.	N.º	Ton.	Eq.	N.º	Ton.	Eq.	N.º	Ton.	Eq.	N.º	Ton.	Eq.	N.º	Ton.	Eq.
1842-1843	..	...	...	...	...	...	...	...	...	32	5.817	...	64	3.223	...	96	9.040	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1843-1844	76	17.597	...	96	3.868	...	172	21.465	...	83	24.995	...	35	1.502	...	118	26.497	...	159	42.592	...	131	5.370	...	290	47.962	...
1844-1845	55	12.675	...	31	8.402	...	86	21.077	...	58	12.498	...	94	4.403	...	152	16.901	...	113	25.173	...	125	12.805	...	238	37.978	...
1845-1846	74	22.988	...	147	15.063	...	221	38.051	...	91	27.738	...	93	6.337	...	184	34.075	...	165	50.726	...	240	21.400	...	405	72.126	...
1846-1847	51	13.763	...	97	7.290	...	148	21.053	...	58	14.485	...	89	6.079	...	147	20.564	...	109	28.248	...	186	13.369	...	295	41.617	...
1847-1848	66	13.731	758	83	6.626	...	149	20.357	...	77	15.540	879	68	3.842	...	145	19.382	...	143	29.271	1.637	151	10.468	...	294	39.739	...
1848-1849	71	19.253	839	81	7.399	...	152	26.652	...	92	22.940	1.011	74	5.180	...	166	28.120	...	163	43.193	1.850	155	12.579	...	318	54.772	...
1849-1850	72	19.107	865	180	20.325	...	252	39.432	...	93	24.461	1.065	122	5.981	...	215	30.442	...	165	43.568	1.930	302	26.306	...	467	69.874	...
1850-1851	44	11.065	527	84	5.738	...	128	16.803	...	57	13.393	675	76	3.773	...	133	17.166	...	101	24.458	1.202	160	9.511	...	261	33.969	...
1851-1852	73	20.697	861	126	7.421	792	199	28.118	1.653	80	23.100	1.036	111	5.634	664	191	28.734	1.700	153	43.797	1.897	237	13.055	1.426	390	56.852	3.353
1852-1853	42	13.178	516	113	6.978	641	155	20.156	1.157	51	13.861	588	106	5.030	562	157	18.891	1.150	93	27.039	1.104	219	12.008	1.203	312	39.047	2.307
1853-1854	52	15.421	566	144	8.618	891	196	24.039	1.457	57	16.308	649	116	5.865	599	173	22.173	1.248	109	31.729	1.215	260	14.483	1.151	369	46.211	2.366
1854-1855	62	16.291	658	140	9.607	1.056	202	25.898	1.714	67	18.297	711	108	6.723	641	175	25.020	1.352	129	34.588	1.369	248	16.330	1.697	377	50.918	3.066
1855-1856	68	16.823	676	149	11.540	1.067	217	28.363	1.743	54	14.282	566	78	4.977	426	132	19.259	992	122	31.105	1.242	227	16.517	1.493	349	47.622	2.735
1856-1857	54	12.973	586	183	21.768	1.507	237	34.741	3.093	60	16.669	638	142	10.653	836	202	27.322	1.474	114	29.642	1.224	325	32.421	2.343	439	62.063	3.567
1857-1858	45	15.697	473	146	23.667	1.569	191	39.364	2.042	48	15.340	497	139	24.538	1.480	187	39.878	1.977	93	31.037	970	286	48.008	3.049	379	79.045	4.019
1858-1859	31	8.231	314	148	22.706	1.545	179	30.937	1.859	44	12.049	456	123	15.624	1.524	167	27.673	1.980	75	20.280	770	271	38.330	3.383	346	58.610	4.153
1859-1860	44	13.421	419	156	31.101	2.010	200	44.522	2.429	48	13.778	456	133	23.228	1.689	181	37.006	2.145	92	27.291	875	289	54.329	3.699	381	81.620	4.575
1860-1861	31	9.986	349	120	19.710	1.209	151	29.696	1.558	41	12.445	409	85	10.131	615	126	22.576	1.024	72	22.431	758	205	29.841	1.824	277	52.272	2.582
1861-1862	30	9.155	279	94	10.054	615	124	19.209	894	50	14.277	505	73	5.398	426	123	19.675	931	80	23.432	784	167	15.452	1.041	247	39.884	1.826

... = desconhecido.

QUADRO Nº 2.
MOVIMENTO DO PÔRTO DE PARANAGUÁ.
MÉDIAS ANUAIS NO PERÍODO.

PERÍODO	ENTRADAS						SAÍDAS						TOTAL					
	LONGO CURSO		CABOTAGEM		TOTAL		LONGO CURSO		CABOTAGEM		TOTAL		LONGO CURSO		CABOTAGEM		TOTAL	
	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.
1842-52	65	16.794	89	9.126	167	25.890	72	18.497	83	4.596	155	23.092	141	36.781	187	13.874	318	50.543
1853-62	46	13.118	159	18.417	185	29.192	52	14.731	110	11.217	162	25.447	98	27.858	250	27.772	348	55.729
1842-62	55	14.845	132	13.046	177	27.628	62	16.614	96	7.906	156	24.520	118	32.084	220	21.192	339	53.273

QUADRO Nº 3.
MOVIMENTO DO PÔRTO DE PARANAGUÁ.
NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO.
NACIONALIDADE DAS EMBARCAÇÕES.

ANOS	NACIONAIS						ESTRANGEIRAS						TOTAL					
	ENTRADAS		SAÍDAS		TOTAL		ENTRADAS		SAÍDAS		TOTAL		ENTRADAS		SAÍDAS		TOTAL	
	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.
1842-43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	5.817	—	—
1843-44	21	3.717	29	5.122	50	8.839	55	13.880	54	13.497	109	27.377	76	17.597	83	24.995	159	42.592
1844-45	24	4.273	34	6.283	58	10.556	31	8.402	24	6.215	55	14.617	55	12.675	59	12.498	113	25.173
1845-46	28	5.719	30	6.041	58	11.760	44	16.595	61	21.695	105	38.290	74	22.988	91	27.738	165	50.726
1846-47	19	3.423	26	4.720	45	8.143	32	10.340	32	9.765	64	20.105	51	13.763	58	14.485	109	28.248
1847-48	33	5.719	45	7.870	78	13.589	33	8.012	32	7.670	65	15.682	66	13.731	77	15.540	143	29.271
1848-49	18	3.184	45	8.604	63	11.788	53	16.069	47	14.336	100	30.405	71	19.253	92	22.940	163	43.193
1849-50	22	5.036	45	10.335	67	15.371	50	14.071	48	14.126	98	28.197	72	19.107	93	24.461	165	43.568
1850-51	12	2.375	25	5.099	37	7.474	32	8.690	32	8.294	64	16.894	44	11.065	57	13.393	101	24.458
1851-52	15	3.040	22	4.029	37	7.069	58	17.657	58	18.171	116	35.828	73	20.697	80	23.100	153	43.797
1852-53	15	3.564	26	5.514	41	9.078	27	9.614	25	8.347	52	17.961	42	13.178	51	13.861	93	27.039
1853-54	29	5.935	36	7.497	65	13.432	23	9.486	21	8.811	44	18.297	52	15.421	57	16.308	109	31.729
1854-55	25	5.378	29	6.568	54	11.946	37	10.913	38	11.709	75	22.622	62	16.291	67	18.297	129	34.588
1855-56	31	6.017	24	—	55	—	37	—	30	—	67	—	68	16.823	54	14.282	122	31.105
1856-57	—	—	30	—	—	—	—	—	30	—	—	—	54	12.973	60	16.669	114	29.642
1857-58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	15.697	48	15.340	93	31.037
1858-59	13	2.771	24	5.855	37	8.626	12	—	16	—	—	—	31	8.231	44	12.049	75	20.280
1859-60	5	1.378	16	2.027	21	3.405	39	12.043	32	11.751	71	23.794	44	13.421	48	13.778	92	27.291
1860-61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	9.986	41	12.445	72	22.431
1861-62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	9.155	50	14.277	80	23.432

Observações: Os dados parciais de 1858-59 referem-se a 11 meses, e o total a 12 meses.

— = desconhecido.

QUADRO Nº 4.
MOVIMENTO DO PORTO DE PARANAGUÁ.
NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO.
NACIONALIDADES DAS EMBARCAÇÕES.

Nacionalidades	ENTRADAS					SAÍDAS					TOTAL				
	45	49	53	58	59	45	49	53	58	59	45	49	53	58	59
	46	50	54	59	60	46	50	54	59	60	46	50	54	59	60
	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.
Americana	8	10	—	—	4	9	7	—	—	3	17	17	—	—	7
Argentina	—	1	—	1	2	—	2	—	1	2	—	3	—	2	4
Austríaca	—	2	—	—	—	4	2	—	—	—	4	4	—	—	—
Belga	2	2	1	—	1	2	2	1	—	1	4	4	2	—	2
Bremense	—	—	1	1	2	2	—	1	1	2	2	—	2	2	4
Chilena	2	—	1	—	1	2	—	1	—	—	4	—	2	—	1
Dinamarquesa	2	2	1	2	5	5	2	1	2	5	7	4	2	4	10
Espanhola	—	—	3	3	5	—	—	4	4	6	—	—	7	7	11
Francesa	2	2	1	—	—	2	2	1	—	—	4	4	1	—	—
Hamburguesa	5	1	4	1	6	8	2	2	2	5	13	3	6	3	11
Hanoveriana	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Holandesa	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Inglesa	4	7	7	3	4	4	8	8	4	4	8	15	15	7	8
Jerusaletiana	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
Lubeckense	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Norueguesa	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—
Oldenburguesa	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
Oriental	12	3	—	—	1	1	4	—	—	—	13	7	—	—	1
Peruana	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—
Portuguesa	—	2	—	—	1	—	1	—	—	1	—	3	—	—	2
Prussiana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Romana	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	6	—	—	—
Russa	—	2	2	—	—	—	2	—	—	—	—	5	2	—	—
Sarda	7	10	1	1	—	12	9	1	1	—	19	19	2	2	—
Sueca	—	1	—	—	3	8	1	—	—	2	8	2	—	—	5
Toscana	—	1	—	—	2	—	1	—	—	1	—	2	—	—	3
Brasileira	28	22	29	13	5	30	45	36	24	16	58	67	65	37	21
Total	74	72	52	25	44	91	93	57	40	48	165	165	109	65	92

QUADRO Nº 6.
MOVIMENTO DO PÔRTO DE PARANAGUÁ.
NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM.

	ENTRADAS										SAÍDAS										TOTAL								
PORTOS	43	46	49	53	55	56	57	58	59	43	46	49	53	55	56	57	58	59	43	46	49	53	55	56	57	58	59		
Bahia	9	—	2	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	2	—	—	—	—	—	—		
Pernambuco	—	2	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	1	—		
Rio de Janeiro	35	50	87	54	80	88	84	67	94	24	34	47	46	33	53	69	39	59	59	84	134	100	113	141	153	106	153		
Rio G. do Sul	1	11	7	2	—	1	2	2	—	—	20	9	—	1	4	7	2	3	1	31	16	2	1	5	9	4	3		
Sta. Catarina	28	14	36	48	42	68	44	17	30	—	20	28	43	34	58	54	26	41	28	34	63	91	76	126	98	43	71		
São Paulo	—	—	32	37	22	20	12	15	8	—	—	25	22	7	14	3	8	4	—	—	57	59	29	34	15	23	12		
Vitória	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—		
Portos Paraná	23	—	14	3	5	6	3	1	—	—	13	5	3	13	6	3	1	23	—	27	8	8	19	9	4	1			
Diversos	—	20	—	—	—	—	—	43	24	—	15	—	—	—	—	—	43	25	—	35	—	—	—	—	—	86	49		
TOTAL	96	97	180	144	149	183	146	145	156	35	89	122	116	78	142	139	121	133	131	186	302	260	227	325	285	266	289		

Observações: 58-59 — 11 meses, exceto setembro.
— Inexistente.

QUADRO Nº 5.

MOVIMENTO DO PORTO DE PARANAGUÁ.

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO.

	ENTRADAS															SAÍDAS															TOTAL														
Portos	43 44	44 45	45 46	46 47	47 48	48 49	49 50	53 54	55 56	56 57	57 58	58 59	59 60	43 44	44 45	45 46	46 47	47 48	48 49	49 50	53 54	55 56	56 57	57 58	58 59	59 60	43 44	44 45	45 46	46 47	47 48	48 49	49 50	53 54	55 56	56 57	57 58	58 59	59 60						
Batávia	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	..	..	—	—	—	—						
Bélgica	—	—	—	1	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	..	..	—	—	—	—						
Bolívia	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	..	..	—	—	—	—						
Costa África	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	..	..	—	—	—	—						
Espanha	—	—	—	—	—	1	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	..	..	—	—	—	—						
Estados Unidos	—	—	—	—	—	—	1	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	..	..	—	—	—	—						
França	1	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—						
Grã-Bretanha	—	—	—	—	—	—	—	1	..	..	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	..	..	—	—	—	—						
México	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	..	..	—	—	—	—						
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	1	..	..	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	..	..	1	—	—						
Pos. Esp. América	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	..	..	—	—	—	—						
Pos. Ing. América	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—						
Pos. Ing. África	—	—	—	—	—	1	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	..	..	—	—	—						
Pos. Ing. Ásia	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	..	..	—	—	—						
Pos. Ing. Europa	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—						
Pos. Ing. Oceania	—	—	—	—	—	—	—	—	..	..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	..	..	—	—	—						
Pos. Port. África	1	2	1	—	—	1	4	—	..	..	—	—	—	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	3	2	1	—	—	—	1	9	—	..	..	—	—						
Rio da Prata	71	47	57	42	47	35	39	36	34	..	21	16	20	80	54	81	54	66	82	67	43	46	52	35	33	34	151	101	138	96	113	117	106	79	80	..	56	49	54						
Chile	—	—	2	—	—	—	—	—	..	..	—	—	1	1	4	10	3	10	6	7	11	6	8	13	6	14	1	4	12	3	10	6	7	11	6	..	13	6	15						
Diversos	3	6	14	5	19	33	28	14	34	..	23	9	23	—	—	—	—	—	1	—	1	2	—	—	1	—	3	6	14	8	19	34	28	15	36	..	23	10	23						
— — — — —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						
TOTAL	76	55	74	51	66	71	72	52	68	54	45	25	44	83	58	91	58	77	92	93	57	54	60	48	40	48	159	113	165	109	143	163	165	109	122	114	93	65	92						

Observações: 58-59 = 11 meses, exceto setembro.
 .. = Desconhecido.
 — = Inexistente.

QUADRO Nº 7.
MOVIMENTO DO PÔRTO DE PARANAGUÁ.
NAVEGAÇÃO COM O RIO DA PRATA.

ANOS	ENTRADAS			SAÍDAS			TOTAL		
	Nº	TON.	EQ.	Nº	TON.	EQ.	Nº	TON.	EQ.
42-43	12	2.005	...	42	6.685	...	54	8.690	.....
43-44	71	15.951	...	80	17.759	...	151	33.710	.....
44-45	47	10.056	...	54	11.090	...	101	21.146	.....
45-46	57	16.417	...	81	23.792	...	138	40.209	.....
46-47	42	10.325	...	54	11.802	...	96	22.223	.....
47-48	46	9.491	544	66	13.245	777	143	22.784	1.307
48-49	35	7.931	423	81	18.896	870	116	29.617	1.290
49-50	39	9.748	467	67	15.724	728	106	25.472	1.195
50-51	36	7.343	405	49	10.176	570	85	17.519	975
51-52	45	11.280	535	69	17.896	896	114	29.176	1.431
52-53	29	8.036	350	45	10.930	494	74	18.966	844
53-54	36	8.693	391	43	9.448	468	79	18.141	859
54-55	52	12.454	546	58	14.358	605	110	26.812	1.151
55-56	14	7.542	360	46	10.451	462	80	17.993	822
56-57	23	.....	...	52	.....	...	75	.....	...
57-58	21	.....	...	35	8.042	...	56	.....	...
58-59	16	3.295	...	32	7.429	...	48	10.724	...
59-60	20	4.235	...	34	7.234	...	54	11.469	...
60-61	..	.....	...	..	.....	...	..	.....	...
61-62	..	.....	...	..	.....	...	..	.....	...

Observações:

Anos 58-59 — sòmente 11 meses, exceto setembro.

..... — Desconhecido.

Quadro n.º 8.

MOVIMENTO DO PÔRTO DE PARANAGUÁ.
TIPO DE EMBARCAÇÕES.

	1854			1855			1856			1857			1858			1859		
	E.	S.	T.	E.	S.	T.	E.	S.	T.	E.	S.	T.	E.	S.	T.	E.	S.	T.
Barcas a Vapor	13	13	26	10	11	21	1	3	4	14	11	25	13	16	29	..	..	..
Bergantins	35	28	63	1	5	6	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Brigues	..	..	..	27	25	52	32	31	63	27	28	55	23	21	44	25	25	50
Brigues-Barcas	15	12	27	..	..	..	15	13	28	..	..	..	..	..	..	16	14	30
Brigues-Escunas	5	5	10	7	3	10	4	2	6	4	4	8	4	6	10	7	6	13
Escunas	10	9	19	7	6	13	11	9	20	8	5	13	1	..	1	2	2	4
Iates	39	35	74	49	40	89	77	81	158	45	45	90	37	37	74	36	44	80
Galeras	4	4	8	..	..	..	..	1	..	1	1	2	..	..	..	1	1	2
Lanchas	10	10	20	13	9	22	4	3	7	3	6	9	6	6	12	6	7	13
Lugares	..	..	..	..	..	..	1	..	1	1	1	2	..	..	..	1	..	1
Patachos	19	22	41	23	29	52	34	35	69	27	27	54	25	25	50	29	28	57
Polacas	6	6	12	7	6	13	6	7	13	5	5	10	3	4	7	4	3	7
Sumacas	5	4	9	4	3	7	7	7	14	3	2	5	6	4	10	1	1	2
Vapôres	..	..	..	14	10	24	41	41	82	44	42	86	41	41	82	49	48	97
Palhabotes	..	..	..	2	2	4	..	..	..	..	..	..	1	..	1	..	..	..
Total	161	148	309	164	149	313	233	233	466	182	177	359	160	160	320	177	179	356

Observações: Ano de 1854 — 9 meses, exceto janeiro, agosto e setembro.

Ano de 1855 — 10 meses, exceto janeiro e fevereiro.

Ano de 1857 — 10 meses, exceto setembro e dezembro.

Ano de 1858 — 11 meses, exceto setembro.

... — Desconhecido.

E. = entradas.

S. = saídas.

T. = total.

QUADRO Nº 9.
MOVIMENTO MENSAL DO PÔRTO DE PARANAGUÁ.

	1854			1855			1856			1857			1858			1859		
MESES	E.	S.	T.	E.	S.	T.	E.	S.	T.	E.	S.	T.	E.	S.	T.	E.	S.	T.
Janeiro	..	..	..	..	..	..	14	20	34	21	22	43	12	16	28	13	19	32
Fevereiro	9	8	17	..	..	..	15	14	29	22	20	42	15	14	29	13	13	26
Março	14	10	24	12	17	29	21	14	35	20	20	40	17	18	35	16	15	31
Abril	10	10	20	13	9	22	13	24	37	12	14	26	11	13	24	13	14	27
Maio	20	18	38	23	17	40	11	11	22	13	17	30	15	13	28	11	13	24
Junho	18	11	29	17	10	27	23	14	37	18	16	34	11	10	21	15	11	26
Julho	14	18	32	18	15	33	24	26	50	15	16	31	14	18	32	13	14	27
Agosto	..	..	..	17	17	34	25	17	42	26	17	43	13	9	22	18	14	32
Setembro	..	..	..	18	18	36	22	25	47	..	..	..	..	..	..	13	20	33
Outubro	21	16	37	15	16	31	20	23	43	21	23	44	18	16	34	17	15	32
Novembro	23	16	39	12	15	27	17	21	38	14	12	26	20	19	39	19	16	35
Dezembro	19	17	36	19	15	34	28	24	52	..	..	..	14	14	28	16	15	31
TOTAL	161	148	309	164	149	313	233	233	466	182	177	359	160	160	320	177	179	356
.. = Desconhecido.																		

QUADRO Nº 10.
COMÉRCIO EXTERIOR DO PARANÁ.
VALOR EM MIL RÉIS.

ANOS	EXPORTAÇÃO			IMPORTAÇÃO		
	VALOR	ÍNDICE	% DA IMP.	VALOR	ÍNDICE	% DA EXP.
42-43	344:000	100	42,75	804:500	100	—
43-44	351:000	102	61,95	566:500	70	—
44-45	356:000	103	71,62	497:000	61	—
45-46	370:000	107	82,95	446:000	55	—
46-47	396:500	115	60,12	659:500	81	—
47-48	590:500	171	67,67	872:500	108	—
48-49	775:000	225	87,37	887:000	110	—
49-50	658:500	191	90,45	729:000	90	—
50-51	572:500	166	87,13	657:000	81	—
51-52	884:000	256	76,53	1.155:000	143	—
52-53	551:000	160	48,76	1.130:000	140	—
53-54	872:500	253	62,61	1.393:500	173	—
54-55	811:500	235	54,24	1.496:000	185	—
55-56	1.664:500	480	95,79	1.737:500	215	—
56-57	2.213:500	643	—	1.977:000	245	89,31
57-58	1.915:500	553	—	1.694:000	210	84,43
58-59	1.074:000	312	97,63	1.100:000	136	—
59-60	1.569:000	456	—	994:000	123	63,38
60-61	1.196:000	347	78,34	1.526:500	189	—
61-62	856:500	248	66,36	1.290:500	160	—

QUADRO Nº 11.
PROVÍNCIA DO PARANÁ.
ALFÂNDEGA DE PARANAGUÁ.
RENDA DA IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO.

EXERCÍCIOS	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	DESPACHO MARÍTIMO	TOTAL	RENDA GERAL DA PROVÍNCIA	% DA REN- DA GERAL
1853-54	47:498\$000	20:917\$000	910\$000	69:325\$000	90:203\$000	76,85
1854-55	35:303\$000	42:663\$000	2:542\$00	80:508\$000	120:518\$000	66,80
1855-56	34:095\$000	85:154\$000	2:499\$000	121:748\$000	180:525\$000	67,44
1856-57	47:623\$000	133:401\$000	3:607\$000	184:631\$000	251:734\$000	73,34
1857-58	54:641\$000	143:023\$000	3:816\$000	201:480\$000	289:247\$000	69,65
1858-59	29:497\$000	81:372\$000	2:541\$000	113:410\$000	210:102\$000	53,97
1859-60	25:777\$000	89:036\$000	3:503\$000	118:316\$000	204:152\$000	57,95
1860-61	41:527\$000	87:684\$000	2:727\$000	131:958\$000	204:693\$000	63,12
1861-62	36:035\$000	73:863\$000	3.172\$000	113:070\$000	213:396\$000	52,98

QUADRO N.º 12
IMPORTAÇÃO PARANAENSE
(Valor em mil reis)

Anos	Mercadorias estrangeiras importadas diretamente		Mercadorias estrangeiras importadas por cabotagem		Mercadorias nacionais importadas por cabotagem		Total
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
42-43	58:439	6,47	745:988	82,59	98:778	10,93	903:205
43-44	50:155	6,82	516:190	70,28	167:677	22,83	734:022
44-45	34:720	5,27	462:442	70,18	161:801	24,55	658:964
45-46	25:546	4,20	417:872	68,71	164:666	27,07	608:084
46-47	9:130	1,13	650:265	80,86	144:695	17,99	804:090
47-48	22:193	2,21	850:581	84,94	128:614	12,84	1.001:388
48-49	22:658	2,21	864:510	84,67	133:823	13,10	1.020:991
49-50	161:817	19,18	566:032	67,08	115:984	13,74	843:833
50-51	7:983	9,62	648:933	78,22	172:676	20,81	829:592
51-52	44:256	3,03	1.110:992	76,10	304:635	20,86	1.459:883
52-53	68:717	5,09	1.061:432	78,72	218:069	16,17	1.348:218
53-54	120:691	7,45	1.272:600	78,64	224:907	13,89	1.618:198
54-55	44:341	2,65	1.451:861	86,86	175:257	10,48	1.671:459
55-56	11:292	0,52	1.726:034	79,83	424:696	19,64	2.162:022
56-57	29:217	1,13	1.948:024	75,69	596:212	23,16	2.573:453
57-58	25:038	1,05	1.669:215	69,32	713:671	29,63	2.407:924
58-59	34:733	2,13	1.065:439	65,58	524:266	32,27	1.624:438
59-60	54:943	3,64	939:524	62,26	514:446	34,09	1.508:913
60-61	57:583	2,95	1.468:835	75,37	422:425	21,67	1.948:843
61-62	79:481	4,82	1.210:872	73,48	357:353	21,68	1.647:706

QUADRO Nº 13.

COMPOSIÇÃO DA IMPORTAÇÃO PARANAENSE.

Gêneros	Unidades	44-45		46-47		49-50		50-51		51-52		52-53		54-55		58-59	
		Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor
Aço	—	—	268\$800	—	449\$990	—	220\$200	—	—	—	—	—	365\$500	—	1:954\$300	—	131\$500
Açúcar	Arrôbas	8.327	19:152\$100	4.391	9:773\$150	18.430	21:817\$230	...	20:957\$470	16.667	40:667\$988	17.920	39:867\$529	27.879	61:414\$574	...	123:464\$037
Alcatrão, breu, pixe	Barris	81	681\$320	30	460\$500	...	1:976\$020	...	314\$200	220	2:479\$000	—	2:207\$000	—	11:050\$000	...	588\$640
Alhos e cebolas	Restias	4.190	294\$000	2.500	362\$000	—	283\$500	—	—	—	683\$320	2.786	544\$700	2.265	261\$300	...	199\$200
Armamentos	—	—	3:388\$000	—	3:986\$960	—	6:373\$300	—	3:469\$700	—	6:689\$700	—	9:079\$700	—	15:582\$200	—	5:722\$088
Azeites	Medidas	—	3:707\$000	3.208	5:681\$160	3.375	5:794\$000	...	2:821\$500	—	13:517\$300	...	5:252\$180	—	14:521\$280	...	11:571\$008
Azeitonas	Ancoretas	362	608\$160	28	55\$000	107	215\$000	—	—	1.500	2:853\$300	124	266\$000	—	640\$000	...	122\$300
Bacalhau e peixe	—	—	1:029\$000	—	1:636\$800	—	2:533\$000	—	1:345\$500	—	6:845\$500	—	1:884\$300	—	6:300\$000	—	8:641\$567
Bebidas diversas	—	—	26:644\$690	—	26:618\$915	—	44:937\$490	—	20:378\$250	—	90:971\$860	—	78:114\$020	—	93:232\$340	—	68:092\$855
Carnes	Arrôbas	11.998	24:153\$425	3.194	5:075\$200	8.730	17:400\$000	...	12:088\$380	10.601	16:689\$050	2.118	4:236\$000	200	1:168\$000	...	34:186\$977
Cêra	Arrôbas	158	5:904\$000	133	4:055\$440	127	4:050\$420	...	3:115\$930	8	116\$000	5	72\$000	—	—	...	472\$463
Chá e chocolate	Arrôbas	48	1:721\$880	41	1:866\$460	51	2:751\$250	...	1:916\$430	2.912	3:573\$200	52	1:579\$160	75	1:218\$890	...	4:844\$440
Chapéus	—	—	16:833\$160	—	20:051\$260	—	20:166\$460	—	17:314\$500	—	34:337\$880	—	28:092\$690	—	25:092\$690	—	24:015\$283
Chumbo	Quintaes	...	2:412\$000	146	3:092\$600	193	3:628\$410	...	2:112\$900	580	8:317\$940	840	5:008\$000	—	5:312\$600	...	3:405\$242
Cobre	—	—	1:531\$000	—	1:638\$480	—	3:531\$290	—	1:166\$240	—	4:965\$270	—	2:804\$000	—	18:974\$375	—	—
Couros	—	—	48:050\$050	—	47:822\$430	—	70:146\$280	—	52:433\$930	—	111:954\$920	—	39:017\$040	—	90:830\$220	—	115:500\$200
Drogas medicinais	—	—	6:692\$000	—	4:079\$660	—	7:553\$170	—	5:244\$130	—	13:615\$800	—	7:468\$270	—	6:686\$300	—	1:189\$035
Estopa	Arrôbas	965	1:013\$250	35	110\$000	130	380\$000	...	—	550	2:100\$000	20	57\$000	—	834\$000	...	—
Farinha de mandioca	Alqueires	10.715	10:715\$000	2.350	2:135\$000	13.335	11:866\$000	...	6:866\$000	39.490	31:892\$000	31.852	28:666\$000	6.411	10:842\$000	...	24:880\$020
Farinha de trigo	Barricas	1.779	29:877\$000	1.270	20:124\$000	1.420	28:328\$000	...	33:954\$120	—	58:779\$700	—	44:897\$340	—	147:600\$000	...	108:128\$668
Fazendas	—	—	313:526\$000	—	481:308\$900	—	333:663\$230	—	493:770\$700	—	540:770\$757	—	718:336\$340	—	831:179\$638	—	545:899\$337
Feijão	Alqueires	784	1:885\$000	8	12\$800	2.450	5:168\$000	...	3:745\$000	3.044	6:095\$000	1.576	2:552\$000	377	1:269\$160	...	10:499\$430
Ferragens	—	—	21:418\$000	—	51:061\$000	—	33:708\$430	...	25:220\$000	—	37:486\$805	—	39:671\$770	—	36:642\$190	...	13:543\$885
Ferro	Quintaes	286	1:698\$000	470	2:499\$400	437	5:031\$000	...	3:319\$660	—	3:119\$400	—	11:020\$200	—	38:922\$200	...	5:146\$375
Fumo	Arrôbas	2.287	11:248\$000	1.985	8:693\$170	2.192	11:476\$000	...	9:978\$000	4.124	17:082\$100	2.599	12:590\$565	2.748	17:170\$252	...	24:886\$572
Instrumentos agrícolas	Dúzias	85	750\$360	—	—	—	—	...	—	—	—	—	—	—	320\$000	...	112\$700
Instrumentos musicais	Um	—	2:265\$000	1	500\$000	6	2:210\$600	...	2:900\$000	—	1:605\$400	—	4:782\$000	—	3:451\$666	...	396\$060
Livros	Um	—	228\$000	151	145\$800	592	875\$000	...	497\$400	—	1:150\$320	189	976\$400	—	1:489\$180	...	3:432\$039
Louças	—	—	6:741\$700	—	7:129\$600	—	11:233\$800	...	9:235\$000	—	22:706\$500	—	17:280\$930	—	18:993\$416	...	14:230\$873
Manteiga	Barris	132	3:526\$600	236	4:808\$910	...	5:507\$800	...	2:118\$000	—	15:212\$600	350	12:992\$000	—	11:604\$800	...	17:879\$820
Mobiliário	Peças	508	2:734\$000	288	2:131\$600	—	4:071\$000	—	—	—	7:616\$800	—	6:366\$400	—	3:563\$700	...	7:611\$122
Papel	—	—	1:057\$000	—	1:513\$000	—	1:232\$100	—	1:305\$520	—	4:496\$000	—	2:896\$700	—	2:432\$900	—	4:358\$880
Presuntos e paços	—	—	622\$000	—	—	—	2:093\$000	—	—	—	232\$000	—	200\$000	—	194\$000	—	192\$534
Pólvora	Barricas	145	2:329\$250	—	1:953\$280	—	4:389\$740	...	4:956\$000	—	4:569\$550	...	14:159\$450	—	6:661\$840	...	—
Queijos	Um	—	894\$440	282	25\$620	512	656\$000	...	792\$200	773	1:499\$200	1.224	864\$700	—	1:049\$360	...	480\$710
Quinquilharias	—	—	2:132\$000	—	—	—	17:400\$000	—	3:876\$470	—	3:953\$900	—	4:189\$000	—	3:796\$600	—	—
Sabão	Caixões	1.459	5:509\$200	1.283	5:886\$020	750	8:510\$745	...	6:636\$000	—	9:970\$470	—	5:465\$035	—	8:810\$600	...	14:606\$483
Sal	Alqueires	32.552	19:056\$665	13.060	9:655\$080	45.059	24:961\$720	...	9:161\$000	53.195	27:658\$880	66.356	33:761\$720	—	29:541\$400	...	11:341\$010
Sebo	Arrôbas	1.114	4:439\$690	—	8:144\$350	533	9:215\$000	...	10:582\$000	70	217\$600	—	—	—	—	—	—
Tamancos	Pares	—	8:790\$000	8.950	2:337\$420	8.434	2:991\$190	...	2:980\$000	—	13:362\$900	4.293	889\$500	—	6:982\$600	...	14:778\$440
Toucinho	Arrôbas	5.494	13:700\$000	481	1:545\$470	4.900	14:523\$500	...	8:105\$000	6.533	10:259\$000	6.001	13:187\$360	1.222	7:333\$855	...	22:832\$703
Velas	Arrôbas	12	241\$920	—	698\$920	—	95\$000	...	732\$000	1.784	17:388\$140	1.754	16:403\$720	2.292	19:976\$000	...	28:732\$139
Vidros diversos	Caixões	7	150\$000	52	415\$700	—	943\$000	...	556\$000	—	2:658\$800	—	3:293\$100	—	2:745\$000	...	3:035\$231
Vinagre	Pipas	16	978\$000	46	1:422\$540	123	5:324\$000	...	1:497\$000	...	3:430\$600	...	2:684\$600	...	1:971\$300	...	12:892\$556
Diversos	—	—	28:308\$350	—	53:126\$115	—	84:547\$125	...	42:129\$273	—	226:285\$448	—	119:176\$081	—	101:335\$596	—	332:393\$048
TOTAL			658:962\$950		804:090\$000		843:833\$000		829:591\$453		1.459:882\$798		1.348:218\$000		1.671:459\$000		1.624:438\$000

QUADRO Nº 14.

PRINCIPAIS PRODUTOS DA IMPORTAÇÃO PARANAENSE.

Anos	Açúcar		Farinha de trigo		Fazendas		Diversos		Total
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
42-43	—	—	26:739\$510	2,97	541:432\$325	59,94	335:033\$165	37,09	903:205\$000
43-44	—	—	36:076\$806	4,93	350:768\$606	47,78	347:176\$588	47,29	734:022\$000
44-45	19:152\$100	2,90	29:877\$000	4,55	313:526\$000	47,57	296:408\$900	44,98	658:964\$000
45-46	—	—	16:248\$000	2,68	288:817\$377	47,49	303:018\$623	49,83	608:084\$000
46-47	9:773\$150	1,21	20:124\$000	2,52	481:308\$900	59,85	292:883\$950	36,42	804:090\$000
47-48	283\$000	0,02	39:269\$500	3,84	538:611\$000	53,78	423:224\$500	42,26	1.001:388\$000
48-49	6:586\$310	0,66	35:248\$300	3,45	601:969\$025	58,95	377:187\$365	36,94	1.020:991\$000
49-50	21:817\$230	2,60	28:328\$000	3,35	333:663\$230	39,54	460:024\$540	54,51	843:833\$000
50-51	20:957\$470	2,54	33:954\$120	4,09	493:770\$700	59,51	280:909\$710	33,86	829:592\$000
51-52	40:667\$988	2,79	88:779\$700	6,08	540:770\$757	37,04	789:664\$555	54,09	1.459:883\$000
52-53	39:867\$529	2,96	44:897\$340	3,33	718:336\$340	53,28	545:116\$791	40,43	1.348.218\$000
53-54	49:889\$583	3,08	...	...	...	...	...	...	1.618:198\$000
54-55	61:414\$574	3,69	147:600\$000	8,83	831:179\$638	49,72	631:264\$788	37,76	1.671:459\$000
55-56	105:143\$754	4,86	39:976\$200	1,87	1.245:932\$592	57,62	770:969\$454	35,65	2.162:022\$000
56-57	139:819\$230	5,43	64:947\$400	2,53	650:612\$065	25,28	1.718:074\$305	66,76	2.573:453\$000
57-58	173:506\$637	7,20	165:374\$497	6,86	...	...	...	...	2.407:924\$000
58-59	123:464\$037	7,60	108:128\$668	6,67	545:899\$337	33,60	846:945\$958	52,13	1.624:438\$000
59-60	..	...	...	...	...	...	...	...	1.508:913\$000
60-61	..	...	...	...	...	...	...	...	1.948:843\$000
61-62	..	...	...	...	...	...	...	...	1.647:706\$000

QUADRO Nº 15.
IMPORTAÇÃO DE MOEDAS METÁLICAS.
VALOR EM RÉIS.

ANOS	VALOR
42-43	_____
43-44	_____
44-45	47:712\$400
45-46	.....
46-47	_____
47-48	_____
48-49	_____
49-50	99:901\$000
50-51	.....
51-52	130:601\$600
52-53	88:926\$720
53-54	233:725\$200
54-55	318:780\$000
55-56	510:711\$200
56-57	227:130\$000
57-58	98:813\$000
58-59	186:600\$000
59-60	.....
60-61	.....
61-62	.....
_____	Inexistente.
.....	Desconhecido.

QUADRO Nº 16.
EXPORTAÇÃO PARANAENSE.

(Valor em mil reis).

Anos	Para fora do Império		Para o Império		Reexportação e baldeação		Total
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
42-43	344:224	90,92	34:355	9,98	—	—	378:579
43-44	350:810	..	..	..	1:592	..	..
44-45	356:177	89,91	38:410	9,69	1:541	3,89	396:128
45-46	370:096	..	..	..	1:582	..	..
46-47	396:620	92,52	23:066	5,38	8:960	2,09	428:646
47-48	590:724	..	..	..	360	..	..
48-49	775:097	95,83	32:932	4,07	793	0,98	808:822
49-50	658:581	85,95	68:328	8,91	39:300	5,12	766:209
50-51	572:438	88,32	57:840	8,92	17:814	2,74	648:092
51-52	884:020	91,31	74:082	7,65	9:964	1,02	968:066
52-53	551:140	87,56	70:283	11,16	8:019	1,27	629:442
53-54	872:453	89,92	89:745	9,25	7:991	0,82	970:189
54-55	811:622	85,00	68:998	7,22	74:254	7,77	954:874
55-56	1.664:428	92,76	89:294	4,97	40:458	2,25	1.794:180
56-57	2.213:518	95,41	88:700	3,82	17:675	0,76	2.319:893
57-58	1.915:707	94,26	63:218	3,11	53:362	2,62	2.032:287
58-59	1.074:163	91,98	75:227	6,44	18:383	1,58	1.167:773
59-60	1.568:968	91,29	61:855	3,59	87:659	5,10	1.718:482
60-61	1.195:852	86,81	181:569	13,18	—	—	1.377:421
61-62	856:686	90,47	75:761	8,00	14:400	1,53	946:847

QUADRO Nº 18.

PRINCIPAIS PRODUTOS DA EXPORTAÇÃO PARANAENSE.

Anos	Erva-mate			Arroz pilado			Madeiras		Diversos		Valor total
	Arróbas	Valor	%	Alqueires	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
42-43	155.224	318:905	84,24	6.980	22:196	5,86	...	...	37:478	9,90	378:579
43-44	141.577	285:116	...	7.672	23:024	...	29:262	...	...	...	...
44-45	176.275	344:582	86,98	2.444	4:985	1,25	29:164	7,36	17:397	4,41	396:128
45-46	150.359	318:301	...	7.355	15:903	...	...	...	...	...	...
46-47	183.523	361:151	84,25	6.597	16:027	3,74	34:711	8,10	16:757	3,91	428:646
47-48	283.847	542:082	...	6.688	22:915	...	23:620	...	...	...	...
48-49	372.775	706:772	87,38	6.215	22:851	2,83	30:417	3,76	48:782	6,03	808:822
49-50	351.805	598:472	78,11	7.284	19:484	2,54	29:839	3,89	118:414	15,46	766:209
50-51	335.682	558:770	86,22	5.025	13:172	2,03	23:758	3,66	52:393	8,09	648:092
51-52	473.982	845:234	87,31	5.496	14:127	1,45	60:348	6,25	48:357	4,99	968:066
52-53	307.896	527:620	83,82	4.151	15:130	2,40	47:290	7,51	39:402	6,27	629:442
53-54	466.022	839:414	86,52	10.236	41:132	4,23	36:106	3,72	53:537	5,53	970:189
54-55	364.907	731:885	76,65	12.682	49:081	5,14	71:284	7,46	104:720	10,75	954:874
55-56	407.018	1.571:861	87,61	16.877	84:386	4,70	47:694	2,66	90:239	5,03	1.794:180
56-57	426.050	2.193:782	94,56	12.678	53:354	2,29	36:539	1,58	36:218	1,57	2.319:893
57-58	354.271	1.893:597	93,17	2.384	8:466	0,43	34:610	1,70	95:614	4,70	2.032:287
58-59	321.744	1.078:910	92,40	4.594	18:220	1,56	26:958	2,30	43:685	3,64	1.167:773
59-60	...	...	...	...	...	...	6:405	0,37	...	...	1.718:482
60-61	...	...	...	...	...	...	11:109	0,75	...	...	1.377:421
61-62	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	946:847

QUADRO Nº 17.

COMPOSIÇÃO DA EXPORTAÇÃO PARANAENSE.

Gêneros	Unidades	44-45		46-47		50-51		51-52		52-53		54-55		58-59	
		Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor	Quant.	Valor
Açúcar	Arrôbas	21	43\$375	60	137\$920	...	740\$800	226	567\$280	338	832\$460	102	346\$360	...	24\$000
Aguardente	Pipas	90	3:548\$000	206	5:318\$463	...	10:035\$528	—	5:840\$000	—	1:432\$880	—	2:787\$045	...	16\$400
Alhos e cebôlas	Restias	2.430	46\$000	100	4\$000	...	—	2.773	244\$765	1.754	140\$400	—	—	...	\$500
Amarras e viradores ..	Um	18	120\$000	14	400\$000	...	—	—	—	—	—	6	196\$000	—	—
Amendoim	Alqueires	156	93\$600	—	—	...	80\$000	45	30\$600	—	—	—	—	—	—
Animais vivos	Um	—	—	63	560\$200	...	415\$280	9	36\$000	21	79\$600	20	823\$000	—	—
Arroz	Alqueires	2.444	4:984\$600	6.597	16:027\$000	5.025	13:172\$720	5.496	14:126\$720	4.151	15:130\$090	12.682	49:081\$186	4.594	18:220\$000
Aves	Uma	—	—	621	387\$600	—	—	478	244\$830	254	203\$200	17	8\$500	...	16\$000
Batatas	Alqueires	8	15\$360	439	320\$200	...	110\$920	66	52\$800	—	16\$300	6	6\$240	...	—
Bebidas	—	—	10\$000	—	—	...	8:452\$200	—	—	—	—	—	—	...	520\$000
Bêtas	Peças	4.616	...	4.378	1:340\$480	...	7:063\$800	13.948	3:916\$000	—	3:975\$280	8.576	3:761\$960	...	—
Bolachas	Arrôbas	—	—	—	—	...	116\$160	90	309\$204	20	438\$120	13	52\$000	—	—
Café	Arrôbas	8	19\$950	984	2:954\$755	...	360\$640	488	1:461\$630	61	198\$000	68	255\$000	...	30\$500
Cal	Alqueires	1.590	258\$000	9.750	1:378\$000	...	593\$690	1.260	1:768\$000	6.600	994\$500	—	—	...	108\$000
Carne seca	Arrôbas	654	1:308\$000	—	—	...	2:424\$130	1.798	3:458\$360	663	1:600\$270	1.946	6:880\$630	...	7:526\$000
Casca mangue	—	—	—	2.047	614\$100	—	—	—	—	600	182\$600	—	—	—	—
Cigarros	Um	40.000	80\$000	30.800	62\$000	—	—	—	—	—	—	49.900	99\$800	—	—
Charutos	Um	16.200	81\$000	—	—	...	64\$000	36.400	291\$200	—	—	—	—	—	—
Chifres	Um	—	—	350	7\$000	...	312\$560	7.935	555\$450	11.065	885\$200	9.155	549\$300	...	341\$520
Crina e cabelo	Arrôbas	—	—	—	—	...	1:212\$000	590	1:770\$000	741	2:223\$000	664	3:097\$875	...	6:802\$600
Doces	—	—	46\$000	—	14\$400	—	66\$000	—	24\$000	—	28\$000	5	36\$200	—	—
Erva-mate	Arrôbas	176.275	344:582\$180	185.240	357:094\$000	335.682	558:770\$500	473.982	845:234\$500	307.896	527:619\$780	364.906	731:884\$663	321.744	1.078:910\$000
Esteiras	Uma	—	—	72	14\$400	—	—	317	50\$720	—	—	1	2\$400	...	602\$000
Farinha de mandioca ..	Alqueires	1.397	1:397\$000	482	531\$200	...	2:474\$560	6.390	6:992\$920	3.394	4:396\$000	520	1:095\$180	...	3:843\$280
Fazendas	—	—	—	—	—	—	4:102\$000	—	—	—	—	—	—	—	2:663\$860
Feijão	Alqueires	9	18\$000	244	702\$650	...	1:793\$950	330	990\$000	584	1:763\$000	336	1:173\$360	...	839\$000
Fumo	Arrôbas	311	1:244\$000	535	2:371\$000	...	900\$000	738	3:690\$000	278	1:197\$500	8	17\$062	—	—
Lenha	Achas	1.065.650	5:328\$250	—	—	...	3:246\$010	1.212.300	7:273\$800	486.800	3:160\$800	410.235	2:333\$100	...	1:664\$970
Madeiras	—	—	23:835\$500	—	34:710\$842	—	20:511\$830	—	53:073\$870	—	44:129\$230	—	68:950\$631	—	25:293\$140
Mel	Medidas	—	—	105	84\$000	...	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milho	Alqueires	72	72\$000	842	1:275\$000	...	78\$680	20	32\$000	148	265\$400	1.018	1:846\$800	—	—
Ovos	Dúzias	—	20\$000	—	35\$160	—	—	—	—	15	3\$600	—	—	...	4\$000
Peixe seco	—	—	15\$000	—	8\$000	—	30\$800	—	33\$600	—	24\$000	—	65\$000	—	—
Queijos	Um	214	84\$800	—	—	...	19\$200	7	7\$480	—	—	—	—	—	—
Rapé	Libras	—	—	—	555\$000	...	163\$000	—	—	—	—	—	—	—	—
Sementes e plantas	—	—	—	—	—	—	273\$000	—	133\$430	—	67\$000	—	142\$780	—	137\$900
Sabão	Arrôbas	—	—	—	—	...	141\$120	—	57\$440	—	5\$760	—	—	—	218\$790
Tijolos e telhas	Milheiro	30.400	609\$000	44.000	704\$000	...	2:247\$000	164.430	3:284\$600	179.020	3:580\$400	23.450	469\$000	...	560\$000
Toucinho	Arrôbas	37	88\$800	30	90\$000	...	826\$260	352	1:059\$240	247	778\$500	39	193\$240	...	288\$000
Diversos	—	—	7:484\$970	—	944\$630	—	7:284\$982	—	11:455\$561	—	14:091\$130	—	78:720\$688	—	19:630\$423
TOTAL			396:127\$855		428:646\$000		648:092\$498		968:066\$000		629:442\$000		954:874\$000		1.167:773\$027

QUADRO Nº 19.

EXPORTAÇÃO PARANAENSE PARA FORA DO IMPÉRIO.

		45-46		46-47		47-48		48-49		49-50	
Gêneros	Unidades	QUANT.	VALOR	QUANT.	VALOR	QUANT.	VALOR	QUANT.	VALOR	QUANT.	VALOR
Aguardente	Canadas	19.260	4:230\$705	18.000	3:533\$463	22.230	5:564\$500	38.260	10:345\$500	7.020	1:422\$836
Arroz Pilado	Alqueires	4.871	9:693\$385	4.469	9:643\$000	6.688	22:914\$800	6.215	22:850\$600	7.284	19:484\$040
Erva-Mate	Arrôbas	148.277	310:335\$000	180.774	350:636\$000	281.539	534:921\$000	36.713	696:713\$000	344.837	584:913\$000
Madeiras	—	—	2:642\$000	—	23:800\$622	—	23:618\$626	—	30:416\$827	—	17:350\$240
Diversos	—	—	43:194\$910	—	9:006\$915	—	3:705\$074	—	14:691\$073	—	34:852\$884
Total		—	370:096\$000	—	396:620\$000	—	590:724\$000	—	775:017\$000	—	658:023\$000

		53-54		54-55		55-56		56-57		58-59	
Gêneros	Unidades	QUANT.	VALOR	QUANT.	VALOR	QUANT.	VALOR	QUANT.	VALOR	QUANT.	VALOR
Aguardente	Canadas	1.542	515\$610	...	2:707\$045	...	11:250\$075	—	—	—	...
Arroz Pilado	Alqueires	7.547	31:166\$870	...	39:913\$266	...	67:670\$000	...	24:720\$750	...	3:408\$500
Erva-Mate	Arrôbas	458.127	825:195\$000	358.605	715:650\$000	403.567	1.558:536\$000	420.492	2.169:126\$000	317.843	1.057:624\$000
Madeiras	—	—	8:450\$780	—	48:204\$927	—	15:556\$775	—	14:948\$020	—	10:685\$760
Diversos	—	—	7:124\$740	—	5:146\$762	—	11:475\$150	—	4:723\$230	—	2:444\$740
Total		—	872:453\$000	—	811:622\$000	—	1.664:488\$000	—	2.213:518\$000	—	1.074:163\$000

... = Desconhecido.

QUADRO Nº 20.

EXPORTAÇÃO DE ERVA-MATE.

Exportação total do Império				Exportação paranaense para fora do Império				
Anos	Arrôbas	Valor	Preço médio	Arrôbas	%	Valor	%	Preço médio
42-43	168.651	346:409\$000	2\$054	152.768	90,58	313:852\$000	90,60	2\$054
43-44	161.404	317:581\$000	1\$967	140.343	86,95	282:632\$000	88,99	2\$013
44-45	202.022	381:448\$000	1\$888	169.521	83,91	331:312\$000	86,90	1\$954
45-46	173.855	362:283\$000	2\$083	148.277	85,28	310:335\$000	85,66	2\$092
46-47	204.009	397:629\$000	1\$949	180.774	88,61	350:636\$000	88,18	1\$939
47-48	311.238	590:223\$000	1\$896	281.539	90,45	534:921\$000	90,63	1\$899
48-49	381.251	719:376\$000	1\$886	366.713	96,18	696:713\$000	96,84	1\$899
49-50	380.808	651:071\$000	1\$709	344.837	90,55	584:913\$000	89,83	1\$696
50-51	347.099	570:740\$000	1\$644	330.000	95,07	549:251\$000	95,56	1\$664
51-52	497.929	890:930\$000	1\$789	466.524	93,70	830:666\$000	93,23	1\$780
52-53	322.582	554:344\$000	1\$718	300.523	93,16	514:348\$000	92,78	1\$711
53-54	472.320	851:292\$000	1\$802	458.127	96,99	825:195\$000	96,93	1\$801
54-55	406.682	857:186\$000	2\$107	358.605	88,17	715:650\$000	83,48	1\$995
55-56	465.421	1.780:483\$000	3\$825	403.567	86,71	1.558:536\$000	87,53	3\$861
56-57	517.726	2.637:733\$000	5\$094	420.492	81,21	2.169:126\$000	82,23	5\$158
57-58	404.271	2.071:125\$000	5\$123	350.568	86,71	1.881:125\$000	90,82	5\$365
58-59	483.845	1.749:334\$000	3\$615	317.843	65,69	1.057:624\$000	60,45	3\$327
59-60	667.365	2.115:043\$000	3\$169	460.454	68,99	1.562:563\$000	73,87	3\$393
60-61	502.833	1.560:968\$000	3\$104	334.990	66,62	1.184:743\$000	75,89	3\$536
61-62	488.851	1.404:376\$000	2\$872	305.340	62,46	827:667\$000	58,93	2\$710

QUADRO Nº 21.

EXPORTAÇÃO PARANAENSE DE ERVA-MATE.

Anos	Para fora do Império				Para o Império				Total	
	Arrôbas	%	Valor	%	Arrôbas	%	Valor	%	Arrôbas	Valor
42-43	152:768	98,41	313:852	98,41	2.456	1,59	5:053	1,59	155.224	318:905
43-44	140:343	99,12	282:632	99,12	1.234	0,88	2:484	0,88	141.577	285:116
44-45	169:521	96,16	331:312	96,14	6.754	3,84	13:270	3,86	176.275	344:582
45-46	148:277	98,61	310:335	97,50	2.082	1,39	7:966	2,50	150.359	318:301
46-47	180.774	97,58	350:636	97,08	2.749	2,42	10:515	2,92	183.523	361:151
47-48	281.539	99,18	534:921	98,67	2.308	0,82	7:161	1,33	283.847	542:082
48-49	366.713	98,37	696:713	98,57	6.062	1,63	10:059	1,43	372.775	706:772
49-50	344.837	98,01	584:913	97,73	6.968	1,89	13:559	2,27	351.805	598:472
50-51	330.000	98,31	549:251	98,29	5.682	1,69	9:519	1,71	335.682	558:770
51-52	466.524	98,42	830:666	98,27	7.458	1,58	14:568	1,73	473.982	845:234
52-53	300.523	97,60	514:348	97,48	7.373	2,40	13:272	2,52	307.896	527:620
53-54	458.127	98,30	825:195	98,30	7.895	1,70	14:219	1,70	466.022	839:414
54-55	358.605	98,27	715:650	97,78	6.302	1,73	16:235	2,22	364.907	731:885
55-56	403.567	99,15	1.558:536	99,15	3.451	0,85	13:325	0,85	407.018	1.571.861
56-57	420.492	98,62	2.169:126	98,87	5.858	1,38	24:656	1,13	426.050	2.193:782
57-58	350.568	98,95	1.881:125	99,35	3.703	1,05	12:472	0,65	354.271	1.893:597
58-59	317.843	98,78	1.057:624	98,02	3.901	1,22	21:286	1,98	321.744	1.078:910
59-60	460.454	...	1.562:563	...	...	...	...	...	...	...
60-61	334.990	...	1.184:743	...	...	...	...	...	...	...
61-62	305.340	...	827:667	...	...	...	...	...	...	...

QUADRO Nº 22.
COMÉRCIO PARANAENSE COM O PRATA.
VALOR EM RÉIS.

EXERCÍCIOS	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
1842-43	58:071\$000	299:125\$000
1843-44	46:231\$000	331:572\$000
1844-45	31:706\$000	302:361\$000
1845-46	25:546\$000*	370:096\$000*
1846-47	7:452\$000	305:136\$000
1847-48	22:012\$000	513:866\$000
1848-49	8:595\$000	646:446\$000
1849-50	129:502\$000	531:625\$000
1850-51	5:983\$000	474:894\$000
1851-52	44:256\$000	884:020\$000*
1852-53	68:717\$000	551:140\$000*
1853-54	120:691\$000	611:035\$000
1854-55	44:341\$000*	626:959\$000
1855-56	11:292\$000*	1.377:603\$000
1856-57	29:217\$000*	1.680:741\$000
1857-58	25:038\$000*	929:413\$000
1858-59	34:733\$000*	850:742\$000
1859-60	54:943\$000*	1.023:424\$000
1860-61	57:583\$000*	887:462\$000
1861-62	79:481\$000*	604:492\$000

Obs.: Os exercícios assinalados referem-se ao total da Exportação para fora do Império e ao total da Importação direta.

QUADRO Nº 23.
COMÉRCIO PARANAENSE COM O CHILE.
VALOR EM RÊIS.

ANOS	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
42-43	_____	41:260\$060
43-44	_____	10:062\$221
44-45	_____	53:816\$000
45-46	_____	
46-47	_____	87:690\$045
47-48	_____	76:857\$874
48-49	_____	116:474\$174
49-50	_____	91:618\$518
50-51	_____	97:543\$770
51-52	_____	
52-53	_____	
53-54	_____	253:120\$060
54-55	_____	176:224\$100
55-56	_____	262:030\$020
56-57	_____	529:266\$255
57-58	_____	961:151\$698
58-59	_____	216:090\$509
59-60	_____	
60-61	_____	
61-62	_____	248.941\$150

..... Valor desconhecido.

_____ Inexistente.

QUADRO Nº 24.
PREÇOS MÉDIOS DA ERVA-MATE.

Exercícios	Império		Paraná	
	Preços	Índice	Preços	Índice
1842-43	2\$054	100	2\$054	100
1843-44	1\$967	95	2\$013	98
1844-45	1\$888	91	1\$954	95
1845-46	2\$083	101	2\$092	101
1846-47	1\$949	94	1\$939	93
1847-48	1\$896	92	1\$899	92
1848-49	1\$886	91	1\$899	92
1849-50	1\$709	83	1\$696	82
1850-51	1\$644	80	1\$664	80
1851-52	1\$789	87	1\$780	86
1852-53	1\$718	83	1\$711	83
1953-54	1\$802	87	1\$801	87
1854-55	2\$107	102	1\$995	97
1855-56	3\$825	186	3\$861	187
1856-57	5\$094	248	5\$158	251
1857-58	5\$123	249	5\$365	261
1858-59	3\$615	176	3\$327	161
1859-60	3\$169	154	3\$393	165
1860-61	3\$104	151	3\$536	163
1861-62	2\$872	139	2\$710	131

Esta flutuação induzida, na economia paranaense, se define sobretudo pela alta de preços da erva-mate, quase exclusivo produto de exportação da Província, nos exercícios de 1856-1857 e 1857-1858, e pela queda flagrante que sofreram naquele de 1858-1859, bem como, em consequência, face à depressão, pela alta de preços dos produtos importados, inclusive de gêneros alimentícios nacionais.

Desta maneira, a crise e a depressão atingiram diretamente não apenas os comerciantes em grosso da erva-mate, e todos aqueles que, desde a coleta, dela dependiam economicamente, mas toda a população paranaense, além das rendas provinciais em declínio.

Observa-se, assim, que o presente estudo, com base na análise serial quantitativa, fornece subsídios de importância para o conhecimento da economia paranaense e das suas flutuações ante as variações conjunturais do sistema, permitindo, pois, a realização de significativas conotações entre a economia capitalista ocidental e aquela reflexa da periferia.

* * *

INTERVENÇÕES.

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

Declarou que tendo recebido o resumo do trabalho da Profa. Cecília Maria Westphalen somente há alguns instantes atrás, a sua intervenção significava apenas a manifestação do interesse com que tem acompanhado os seus estudos sobre o pôrto de Paranaguá, dos quais já teve expressiva mostra anterior, sobre a qual aliás êle próprio se manifestara em revista especializada estrangeira.

Afirmou que em sua dissertação a Autora mostrara os reflexos que as diferentes crises do capitalismo ocidental provocaram no movimento do pôrto de Paranaguá nos meados do século passado. Tomando em consideração o fato de que êsse período estudado é marcado justamente por uma série de transformações conjunturais que sofrem a economia e a sociedade brasileira, transformações essas determinadas pelas condicionantes impostas pelo capitalismo internacional, apreciaria saber se êsse quadro conjuntural de transição que atravessa o Brasil e que se distingue, entre outros acontecimentos, pela extinção do tráfico de escravos, pela expiração dos Tratados celebrados com a Inglaterra, pela mais acentuada introdução do trabalho livre que obedece da parte do governo uma política de povoamento e da parte da iniciativa privada um atendimento à substituição da mão-de-obra escrava, pela reforma das tarifas alfande-

gárias, por um incipiente processo de urbanização e pelas transformações estruturais da exploração agrária em determinadas áreas do país, ocasiona alterações no movimento do pôrto de Paranaguá, e que espécie de alterações teriam sido essas? Por exemplo: o ritmo e procedência da entrada de escravos africanos se modificaram? A natureza e procedência das manufaturas importadas foram outras? A matéria-prima e os produtos tropicais exportados e os portos de destino se alteraram?, etc.

*

Da Profa. *Helga Picolo* (FFCL da UFRGS).

Em primeiro lugar apresenta os seus cumprimentos pelo trabalho apresentado, que representa mais uma contribuição brilhante ao estudo da História Econômica do Brasil. Sabe que o trabalho realizado pela Autora é de fôlego e que devido ao seu tamanho não foi entregue aos Simposiastas, recebendo êstes apenas um resumo.

As perguntas que formularia poderiam parecer descabidas em face do conteúdo do trabalho integral. Afirma que as faz apenas por desconhecer o texto completo. Assim sendo, indaga:

1). — As crises de 1847 e 1857 são analisadas ou apenas os seus reflexos no movimento de navios e mercadorias?

2). — Se bem entendeu, as datas limites da pesquisa são 1842 e 1862. Qual ou quais as razões da escolha destas datas-limites?

3). — Por diversas vezes a Autora se refere ao Rio Grande. É significativo para a Província do Paraná o movimento de mercadorias entre Paranaguá e Rio Grande?

*

Do Prof. *José Alves Figueiredo Filho* (FFCL do Crato. CE).

Afirma que são tão isoladas entre si as diversas regiões brasileiras que, na qualidade de nordestino, foi-lhe completamente inédita a bela e instrutiva comunicação da Profa. Cecília Maria Westphalen.

Pergunta se a Autora teria por acaso alguma referência específica sobre o comércio entre o São Francisco e o pôrto de Paranaguá?

*

Do Prof. *Romeu Stival* (FFCL de Paranaguá. PR).

Consulta a Profa. Cecília Maria Westphalen sobre onde foram obtidos os dados para a elaboração do trabalho acerca dos navios e

mercadorias no pôrto de Paranaguá nos meados do século XIX, pois como é sabido, existem nos arquivos paranaenses muitos poucos documentos sôbre o século XIX.

*

Do Prof. *José Calazans* (Universidade Federal da Bahia).

Pergunta até que ponto teria influído na emancipação política do Paraná, em 1853, o movimento do pôrto de Paranaguá?

Indaga ainda se a situação teria sido invocada pelos defensores da emancipação?

*

Do Prof. *Francisco Filipak* (FFCL de União da Vitória).

Diz que embora fugindo do alcance da brilhante palestra da Profa. Cecília Maria Westphalen, indaga, como informe suplementar, a situação atual dos preços da erva-mate.

*

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

Pergunta:

1). — Quais as conexões entre as crises situadas em 1847 e 1857 e o conjunto de economia provincial em suas flutuações eventuais? Existem ligações entre flutuações dos fluxos da vida portuária e os sucessos políticos contemporâneos?

A relação conjuntural pode ser direta e imediatamente ligada à vida econômica mundial e, em consequência, as explicações con-
diziam num contexto mundial — dado o caráter colonial persistente de nossa economia — ou as explicações são principalmente de âmbito interno?

2). — No capítulo das concorrências: há postos cujas ligações com o interior podem influir nos ritmos dos fluxos — importação e exportação de Paranaguá?

* *
*

RESPOSTAS DA PROFESSORA CECÍLIA MARIA
WESTPHALEN.

Ao Prof. *José do Amaral Lapa*.

Inicialmente agradece as amáveis referências ao seu trabalho.

Diz que, de fato, o período estudado é de suma importância na história do Brasil, não somente pelas variações conjunturais, como pelas mudanças estruturais, cujos “sinais” são claramente percebidos.

Afirma que encontrou esses “sinais” estudando o porto de Paranaguá. Assim, apenas exemplificativamente: na primeira fase do período estudado aparecem no movimento do porto, com certa frequência, outros portos de procedência e destino que não apenas os do Prata e do Chile, mas agora “possessões portuguesas na África”. É a introdução de escravos novos. Paranaguá caracteriza-se, nessa década de 1840-1850 como um porto de contrabando de escravos negros. O episódio *Cormorant* não foi um fato isolado. De outro lado, o período é assinalado pela introdução de imigrantes e pela fundação de duas das primeiras colônias no Paraná: a Colônia Theresa, no Ivaí, e a Colônia do Superaguí, no litoral (a primeira e anterior foi a do Rio Negro). Na década da instalação da Província, justamente se pode assistir à formulação da política migratória paranaense, voltada para a agricultura de abastecimento.

No mais, pode dizer, de modo muito rápido, que a estrutura do comércio exterior do Paraná, manteve-se sem maiores alterações, no período.



À Profa. *Helga Picolo*.

Agradece as suas gentis palavras em relação ao seu trabalho e esclarece que nele não trata especificamente das crises ocidentais de 1847 e 1857, mas somente da sua conotação com o movimento de navios e mercadorias no porto de Paranaguá.

Escolheu esse período em virtude de:

1). — A problemática — reflexos das crises de 1847 e 1857, considerando-se os respectivos ciclos: aquele de 1842-1848 e aquele de 1852-1861.

2). — Tratar-se da conjuntura da emancipação e instalação da nova Província do Paraná — ano de 1853.

3). — Ter o porto de Paranaguá relações frequentes e contínuas com os portos do Rio Grande do Sul. A lista de entradas e

saídas de embarcações revela êsse movimento, conforme a Tabela n.º 6 que consta do trabalho. Afora miudezas e artigos diversos, via de regra, o pôrto de Paranaguá importava couros e carnes do Rio Grande e exportava aguardente, algum arroz, cal, bêtas e madeiras.

4). — As relações são freqüentes, entretanto, no conjunto das importações e exportações, quer em valor, como em volume, não tem maior significação, no período, o comércio realizado com o Rio Grande.

*

Ao Prof. *José Alves de Figueiredo Filho*.

Esclarece ao ilustre Professor que o pôrto do Rio de São Francisco citado como presente nas relações do pôrto de Paranaguá, no período, é aquêlê de Santa Catarina.

Entretanto, quer no período, como nos anteriores, teve o pôrto de Paranaguá relações comerciais com portos acima do Rio de Janeiro, sobretudo Bahia e Pernambuco. No século XVIII, a vila de Paranaguá é que socorreu com suas farinhas de mandioca, não sòmente as demais vilas do Sul, como aquelas do Norte. Pode-se mesmo divisar, na história econômica da Comarca de Paranaguá, no final de século XVII, um “ciclo da farinha da mandioca”.

*

Ao Prof. *Romeu Stival*.

Afirma que nos arquivos locais de Paranaguá praticamente nada encontrou. Entretanto, trabalhou e encontrou farto material, embora não homogêneo e descontínuo, em arquivos de São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Portugal, Montevidéu, Buenos Aires e Chile.

*

Ao Prof. *José Calazans*.

Diz que em 1842, foram renovadas, de modo concreto, as tentativas de emancipação político-administrativa da 5.ª Comarca da Província de São Paulo, elas são feitas em nome da necessidade da expansão do comércio, em grande parte fundamentado no pôrto de Paranaguá, cortando-se a dependência de São Paulo que os impedia de progredir. Aliás, as representações de Câmaras Municipais e de Círculos de Eleitores dessa época, são bem claras e positivas nesse sentido.

Diz ainda que é interessante observar que um momento de *boom* no movimento do pôrto é representado pelo exercício de 1851-1852, assinalando aliás, um ciclo de Kitchin, às vésperas da emancipação quando se renovam as expectativas paranaenses.

*

Ao Prof. *Francisco Filipak*.

Informa que neste Simpósio está comunicando apenas alguns resultados do seu trabalho que se encontra em vias de conclusão.

O problema básico que o orienta é este: o da integração da economia paranaense na economia atlântica e qual a medida dessa integração. Assim, deverá chegar praticamente à década de 1940, pois que desde logo pode enunciar uma conclusão ainda provisória: esta integração somente se realiza com a exportação de café.

Quanto à erva-mate em particular, a situação é praticamente a mesma: estreiteza de mercados consumidores, concorrência de ervas de outras procedências e baixa de preços.

*

Ao Prof. *Eduardo d'Oliveira França*.

A problemática que deliberadamente foi proposta é aquela das possíveis conotações entre flutuações da economia capitalista ocidental e aquelas do pequeno pôrto de Paranaguá, estudando os reflexos nas crises de 1847 e 1857.

Não entrou, nos limites desta comunicação no estudo das “rotas secas”, de grande importância, aliás, no Paraná. Não foi assim, considerado o comércio de tropas de mulas que demandavam Sorocaba. Entretanto, conforme dados disponíveis, pode dizer que, no período, o comércio marítimo realizado através do pôrto de Paranaguá constituía o suporte das finanças provinciais. Embora, conforme estudos do ilustre pesquisador sorocabano, Aluísio de Almeida, a década de 1850-1860, fôsse uma das mais significativas em número de animais entrados, no comércio das tropas, as rendas gerais da recém-instalada Província do Paraná, em mais de 53% e até 76%, provinham do comércio realizado através do pôrto de Paranaguá.

As exportações de mercadorias paranaenses para fora do Império, com base na erva-mate, significaram sempre, tanto em volume, como em valor, mais de 85% do total das exportações do Paraná por via marítima. Os eventos políticos teriam, assim, íntima conotação com o movimento do pôrto de Paranaguá, haja vista os

bloqueios dos portos de Montevideu e, no período, sobretudo, de Buenos Aires, fazendo cair aquêl movimento de embarcações e mercadorias.

Fundamenta a exportação em um artigo de beneficiamento primário, a alta ou a queda de preços nos mercados consumidores externos, induzia flutuações significativas. Paranaguá sofreu a concorrência de outros portos. Primeiramente, sobretudo, do pôrto de Antonina, a partir da instalação da sua Mesa de Rendas e depois com a abertura da estrada da Graciosa, na década de 1870. Antonina torna-se um grande pôrto exportador de erva-mate. Paranaguá somente irá recuperar, em parte, êsse movimento, com a ligação ferroviária. No que tange ao principal produto de exportação, no século XIX, Paranaguá sofrerá ainda e bastante, a concorrência do pôrto de São Francisco, em Santa Catarina. A erva-mate sofria ali menores impostos, razão porque muita erva-mate paranaense, saíria por ali, sobretudo entre os anos de 1860-1880.

Aproveita a oportunidade para agradecer as amáveis palavras do Prof. Eduardo d'Oliveira França e a de todos aquêles que a honraram com suas intervenções.

**IV. — COMUNICAÇÕES.
(Metodologia e Didática da História).**

A METODOLOGIA DA HISTÓRIA E SEUS PROBLEMAS PEDAGÓGICOS (*).

MARIA DE LOURDES MÔNACO JANOTTI.

Instrutora do curso de Metodologia e Teoria da História
da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da
Universidade de São Paulo.

O curso de Metodologia da História se constitui ainda num desafio a ser respondido pelos Departamentos de História das Faculdades de Filosofia.

E' necessário que se tente harmonizar pontos de vista sôbre êle para evitar-se o que vem acontecendo nas diversas Faculdades, que apresentam enorme diversidade nos conteúdos ministrados neste Curso.

Quanto à necessidade e importância do Curso de Metodologia, há unanimidade de opinião dos professores universitários, mas o mesmo não acontece quanto às expectativas que nutrem sôbre êle.

Esperam muitos que os alunos que terminem o curso desta área estejam familiarizados com uma série de técnicas que facilitem o estudo das demais cadeiras. Estas expectativas variam desde a aprendizagem de técnicas de fichamento até as experiências concretas de pesquisas em arquivos.

Na maior parte das vezes estas expectativas não são satisfeitas por uma série de equívocos no que se refere aos objetivos do próprio curso, e à falta de continuidade dos ensinamentos ministrados pelo mesmo.

A finalidade desta exposição é buscar através de sugestões e explicitações, maior harmonização entre objetivos do curso de Metodologia e as expectativas das demais áreas do conhecimento histórico ministradas nas Faculdades de Filosofia.

Começemos por estabelecer, de forma sintética os objetivos do Curso de Metodologia.

1). — *Epistemológicos*:

Natureza do objeto das ciências históricas: sua logicidade.

(*) . — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe B, no dia 5 setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

Análise de forma e conteúdo. O conhecimento científico.
Relações com as demais ciências.

2). — *Historiográficos:*

Relações entre a obra de história e a História. O pensamento historiográfico inserido na realidade sócio-cultural.

3). — *Técnicos:*

Do trabalho histórico.

Os problemas da pesquisa histórica e a metodologia específica dos diversos ramos: História social, econômica, demográfica, política, etc. A necessidade de uma hipótese de trabalho e suas resultantes opções metodológicas.

Consulta de arquivos e bibliotecas: levantamento e seleção de fontes: organização de fichários para pesquisa.

A narrativa histórica: os problemas da análise e síntese.

A fim de respondermos às proposições iniciais deste trabalho, analisemos as expectativas dos professores de História (sempre de forma sintética), sobre o curso de Metodologia da História.

Expectativas dos professores.

1. — Aprendizagem de fichamento de livros.
2. — Planejamento de seminários.
3. — Planejamento e execução de trabalhos escritos.
4. — Compreensão e crítica dos textos fornecidos para análise.
5. — Atitude crítica perante os documentos.
6. — Comparação de textos de autores diferentes.
7. — Atitude crítico-reflexiva perante a história e a historiografia.

Muitas destas expectativas não são satisfeitas por alunos que fizeram o curso de Metodologia: convém portanto buscar os motivos deste desencôntro.

Na verdade algumas destas expectativas não dizem respeito aos objetivos da matéria e sim se referem às aptidões individuais, que são responsáveis pelo sucesso escolar do estudante.

O Curso de Metodologia é ministrado durante um ano letivo, o que equivale dizer, cinco meses de trabalho em condições normais. Este fato impede uma abordagem profunda de todos os temas importantes.

Ainda convém considerar o fato de que os alunos de História chegam à Universidade com currículos secundários os mais diversos, o que equivale a uma formação não específica para os cursos da Faculdade de Filosofia.

Muitos dos objetivos do Curso de Metodologia só podem se concretizar através de trabalhos com grupos de alunos, e o grande número dêstes impede que lhes seja dispensado o acompanhamento necessário a êste tipo de estudo.

Constatamos assim, que muitas das limitações do curso são de caráter geral de tôdas as matérias do Departamento de História, e outras tantas de seu âmbito específico.

A harmonização das expectativas das demais matérias e dos objetivos do curso de Metodologia, deve residir numa intrínseca colaboração entre as diversas áreas, através da continuidade na aplicação dos conhecimentos apenas superficialmente adquiridos no primeiro ano de estudos.

Mesmo esta aplicação, ela não surte o efeito desejado se não fôr explicitada, pois o aluno, somente com a experiência total do curso de História, é que estará em condições de assumir uma atitude criticamente metodológica perante a historiografia e os conhecimentos históricos.

O planejamento conjunto das diversas áreas do curso de História se impõe portanto como a principal solução na harmonização dos objetivos do curso de Metodologia e as demais áreas, e em sua consequência lógica: a revisão dos objetivos e expectativas gerais dos Departamentos de História, como um todo coeso, como deve ser pela própria natureza da ciência que se propõe ensinar, e pela natureza pedagógica da instituição a que pertence.

Apresentamos a seguir um esboço de planejamento, unicamente como subsídio para discussões iniciais dos Departamentos de História.

Esbôço de Planejamento.

1. — *Aplicações gerais metodológicas a tôdas as áreas:* Dentro dos temas escolhidos para estudo, salientar: justificativa e objetivos da escola, dificuldades de fontes, problemas de periodização dos acontecimentos estudados, a historiografia do período e suas tendências. Sobre os autores citados e recomendados para leitura observar: a hipótese de trabalho e a coerência com o método utilizado; as circunstâncias históricas em que viveram e a filiação ideológica do seu pensamento.

Dependendo da natureza do tema escolhido (História econômica, social, política, do pensamento, etc.) evidenciar os seus problemas metodológicos específicos.

2. — *Aplicações específicas à História do Brasil:* Somente dentro desta área é que o aluno poderá iniciar-se nas regras práticas de uma pesquisa. O curso de Metodologia deve se articular com o de

História do Brasil e os alunos poderão fazer um único trabalho que, concentrando esforços, lhes dará créditos para os dois cursos. Não se pretende que os alunos realizem um trabalho científico, mas, devidamente orientados, conheçam os passos fundamentais que lhes possibilitarão futuramente de o fazer.

3. — *Aplicações específicas à História Antiga*: Mostrar a aplicação de determinadas ciências auxiliares da História como a Arqueologia, Epigrafia, Numismática e Filologia. Como problemas teóricos, mostrar as relações entre o mito, a tradição e a História. Discutir a “modernidade” da História Antiga, o dinamismo das investigações históricas e a contemporaneidade dos fatos históricos.

4. — *Aplicações específicas à História Medieval*: Mostrar a aplicação de ciências auxiliares da História como a Paleografia e Diplomática. Focalizar os problemas relativos ao tempo histórico e suas diversas interpretações. Reconstituição e crítica das fontes. Discutir conceitos como: tradição e transformação, concepção da civilização ocidental e sua importância para a visão da História.

5. — *Aplicações específicas à História Moderna*: Discussão de conceitos como classe, estrutura, conjuntura, mecanismo social, mecanismo econômico, transformação, revolução, transição e crise. A divisão da História como Moderna.

6. — *Aplicações à História Contemporânea*: Os progressos das ciências humanas e da tecnologia. Aplicação do método quantitativo e qualitativo à pesquisa histórica. Novas perspectivas da pesquisa histórica. Trabalhos pioneiros nos diversos campos do conhecimento histórico.

7. — *Aplicações à História Americana*: A História Universal e as histórias nacionais. Importância da Antropologia e da Etnografia para o historiador. O estruturalismo e suas implicações no método histórico. Rompimento ou continuidade? A técnica e a nova civilização. Uma cultura americana corresponde a uma nova visão dos problemas metodológicos? A História como subsídio para um planejamento do progresso.

8. — *Aplicações à História Ibérica*: Os problemas teóricos do colonialismo; os traços de persistência, a visão colonialista na historiografia. As fontes ibéricas para os estudos americanos e especialmente brasileiros. Discussões sobre a tradição nos países coloniais. Ligações entre a historiografia portuguesa e brasileira.

9. — *Teoria da História*: Ministrada no fim do curso de História. Sistematização dos conhecimentos teóricos através de um curso específico. A unidade teórico-metodológica da historiografia. A crítica histórica e o pensamento historiográfico. O curso será dado

na base de análises de textos que ofereçam temas de conteúdo metodológico, epistemológico, historiográfico, filosófico, assim como problemas fundamentais da crítica e perspectivas atuais do pensamento histórico.

10. — *História das Idéias*: Deverá se articular com Teoria da História, estudar os autores cujas concepções implicaram em tendências historiográficas direta ou indiretamente.

11. — *Metodologia do Ensino da História*: Deverá se articular com as diversas áreas do curso e não se manter unicamente ligada ao Departamento de Pedagogia. O método de ensino da História deve estar em ligação direta com os progressos do conhecimento histórico e com a sua metodologia própria.

12. — *Matérias Optativas*: Deve ser estudado o seu entrosamento com as matérias afins lecionadas nas diversas Faculdades. Observe-se que há a necessidade de se estudar o papel da Sociologia e da Antropologia, pois são exigidas para que se leccione a disciplina Estudos Sociais no curso secundário.

CONCLUSÕES.

1a) — O curso de Metodologia da História para ser dinâmico necessita continuar a ser ministrado nas diversas cadeiras do curso de História. O sistema de discussão em grupos de alunos oferece maiores possibilidades de tornar compreensíveis os problemas da Metodologia pois, tendo um determinado texto básico específico da área que leciona, o professor poderá explicitar na prática os conhecimentos que em poucos meses foram apenas enunciados.

2a). — Um dos problemas graves do ensino da Metodologia da História é o de ensinar métodos que não resultam de si próprios, mas de implicações teóricas bastante complexas, a alunos que na maioria das vezes não conhecem senão de forma vaga a ciência a que vão se dedicar. Como ensinar métodos, que são o resultado de uma opção ideológica, ao aluno que não está ainda preparado para fazê-la? Devem ser mostrados os caminhos e algumas técnicas, mas que somente poderão ser bem compreendidos quando se alagarem as experiências do conhecimento histórico do aluno. Portanto os problemas metodológicos devem estar presentes em todos os anos de formação do estudante para se tornarem vivos e presentes em seu espírito.

3a). — A aplicação prática da Metodologia da História tem um duplo sentido para o ensino: o primeiro se refere a maior compreensão do campo escolhido e o segundo às diretrizes para futuras

pesquisas. No primeiro sentido o planejamento conjunto das matérias lecionadas no Curso de História preenche totalmente a questão; no segundo, coloca-se novo problema que só pode ser resolvido através de pesquisas, fazendo-as; descobrindo suas dificuldades a cada passo e procurando o caminho metodológico dentro e um trabalho concreto que seja científico em suas finalidades e não uma exigência do currículo escolar. Nas Universidades, este trabalho pode ser desenvolvido por grupos de pesquisadores de assuntos correlatos que tenham problemas semelhantes nos seus trabalhos.

4a). — Como a maioria dos alunos do Curso de História se dirige ao magistério secundário, resta-nos perguntar as relações entre este ensino e o de Metodologia. Não há possibilidade de ensinar-se uma matéria contrariando a própria natureza do seu conhecimento. Ainda encontra-se a tendência de apresentar a história aos alunos do curso secundário como uma matéria acabada, estática, redundante em si própria. Confunde-se História com historiografia e transmite-se aos alunos visões anacrônicas de uma historiografia desatualizada no campo da pesquisa. O conhecimento da metodologia da História renova necessariamente as posições da metodologia do ensino da História. As aulas de História devem se tornar o reflexo dos atuais problemas da historiografia que são principalmente o da busca de afirmação no campo do conhecimento científico, da preocupação em aperfeiçoar os métodos de pesquisa que utilizam e o de compreender o presente em todos os seus aspectos.

Vemos o desinteresse de muitos adolescentes pelo estudo da História como uma rebelião à sujeição de suas inteligências, que aceitam o desafio das chamadas matérias difíceis como a Matemática, Física e Química. Este desinteresse reside no fato da História ter-lhes sido apresentada disassociada dos seus verdadeiros pressupostos metodológicos e teóricos que longe de oferecerem repouso, solicitam incessantemente, os recursos intelectuais do estudante.

5a). — Longe e desnecessária seria uma discussão no sentido de delimitar o campo da Metodologia da História e o da Teoria da História. O campo destas matérias na verdade é o mesmo. Por este motivo os temas sugeridos no planejamento do Curso de História, são apenas uma seleção de assuntos de importância teórica e metodológica distribuídos num esforço de possibilitar a sua abordagem em quatro anos de ensino universitário. Feita a iniciação aos estudos históricos no primeiro ano e continuando num sentido amplo, a Teoria da História teria a oportunidade de sistematizar num curto período os estudos feitos, e facilmente aprofundá-los num curso específico de historiografia, que representa em si próprio a síntese

dos problemas metodológicos e teóricos, sem o conhecimento dos quais nenhum estudante terá uma formação adequada ao curso que escolheu.

* *
*

INTERVENÇÕES.

Do Prof. *Alfeu D. Lopes* (FFCL São Bento. SP).

Diz que leu o trabalho e gostou, porque a Autora afirma que os problemas metodológicos devem estar presentes em todos os anos de formação do estudante. Pergunta, pois, como se faria isso? Seria uma responsabilidade coletiva de todos os professores?

Cita um trecho do trabalho . . . “cinco meses de trabalho em condições normais” . . . (pág. 2) e declara não ter entendido bem êsse ano letivo.

A propósito da pesquisa (pág. 2) a Autora fala, como não poderia deixar de fazê-lo, de . . . “consultar arquivos e bibliotecas, levantamentos e seleção de fontes . . .”. Pergunta, pois, até que ponto a pesquisa nos arquivos, realizada no primeiro ano, forma ou deforma o aluno de História?

Acha que a Metodologia da História é uma disciplina tão importante que já se realizou um “Encôntro de Professores de Introdução aos Estudos Históricos”, em Nova Friburgo em julho de 1968. Assim sugere que êsses encontros se tornem mais freqüentes.

Quanto ao esboço de planejamento pergunta se não estaríamos exigindo conhecimentos enciclopédicos do professor? Como ministrar praticamente a disciplina?

Terminando, declara mais uma vez que o trabalho lhe agradou bastante, pois os problemas foram encarados com realismo e abre grandes perspectivas para uma madura reflexão.

*

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

Diz que a Autora acentuou muito bem a importância da Metodologia e da Teoria da História, mas lembra que em muitas Faculdades foi adotado o “currículo mínimo”. Como exemplo da sua afirmação, cita o caso de sua Faculdade onde foram eliminadas 4 disciplinas do currículo de História (Crítica e Teoria da História, História da Filosofia e Introdução à Filosofia), porque como o Es-

tado é o órgão mantenedor, a Faculdade de Jacarèzinho adotou apenas o “currículo mínimo”, com exclusão das disciplinas de Metodologia e Teoria da História.

*

Do Prof. *Héctor H. Bruit C.* (FFCL de Marília).

Como não teve acesso ao trabalho da Autora declara que se aterá apenas à exposição feita por ela no plenário.

Inicialmente pergunta o que se deve entender por Metodologia, já que sobre Metodologia não existe um critério unânime. O método do historiador depende de seu conceito do acontecer histórico.

No plano que a Autora elaborou, indica ela alguns problemas ou objetivos a se estudar. Pergunta: qual foi o critério seletivo? Para êle, um critério de seleção corresponde a um critério metodológico determinado. Assim, por exemplo, quando o professor escolhe um problema para estudar, a escolha corresponde a um “critério metodológico”: “o passado aclara o presente”, critério que, por sua vez, está explicitado numa concepção particular do processo histórico. Nesse sentido, o presente fornece um critério seletivo? Está, no momento, pensando no historiador W. Kula quando êle escreveu que “o presente é a melhor fonte para se estudar o passado”. Em outras palavras, assim como “o passado aclara o presente”, “o presente também aclara o passado” ao permitir que o historiador se aproxime do passado conhecendo aqueles problemas do presente que requerem uma investigação histórica.

Finalmente, preocupa-se quando a Autora fala de “ciências auxiliares” da História. Pensa que os problemas metodológicos da História derivam dêsse conceito de “auxiliares”. Se o objeto de estudo da História são as sociedades e os grupos humanos que atuam, pensam e constroem essas sociedades e grupos humanos são entidades globais — econômicas, políticas, sociais, culturais, etc. O conceito de “ciências auxiliares” o leva a dividir a realidade em realidades econômicas, sociais, políticas, diplomáticas, arqueológicas, etc. Se os estudiosos da História pensam e aceitam essa divisão da realidade, a partir de um conceito de ciências separadas e independentes entre si, teremos que nos perguntar o que fica “da realidade” para o historiador. Acredita que o conceito de “ciências auxiliares” não pode continuar sendo utilizado, não só porque afeta negativamente a ciência histórica, mas também porque destrói a “unidade” da realidade social. Dêsse ponto de vista, uma Metodologia da História não é somente um problema gnoseológico que a Autora, parece-lhe, deixou de lado.

Ora, se a História é um processo global, pergunta, onde está a economia, a demografia, a sociologia, a antropologia na formação metodológica de um estudante? O problema não consiste em justapor ou somar disciplinas, mas sim em integrá-las dentro do conhecer histórico, porque são parte da realidade histórica.

*

Da Profa. *Maria Clara R. T. Constantino* (FFCL de Santos e PUCSP).

Acredita que a Profa. Maria de Lourdes Janotti quis dar à sua comunicação uma direção para os temas didáticos. No entanto, fê-lo, a seu ver, com excessivo alheamento das articulações teóricas exigidas pelo tema metodológico. Aqui julga poder descortinar algumas colocações com as quais discorda.

Na primeira parte, ao referir-se à harmonização de pontos de vista, a Autora redú-la, a seu ver, a uniformização, o que lhe parece de menor interesse. A enorme diversidade dos conteúdos ministrados se estiverem articulados com justificação lógica pode, exatamente, constituir valiosa contribuição.

A sua discordância maior dá-se em relação aos limites que, a seu ver, a Autora diluiu inteiramente entre: Metodologia e Teoria da História; Teoria da História e Historiografia.

1. — A Metodologia admite uma colocação predominantemente prática ao lado de ligeiras abordagens de questões teóricas. A Teoria da História é fundamentadora por excelência. Ela deverá discutir não apenas problemas teóricos de Metodologia, mas a própria estrutura da ciência e a ciência enquanto tal. Em resumo, a Teoria da História deve “fundar” a própria História-ciência.
2. — A identidade estabelecida pela Profa. Maria de Lourdes entre Teoria da História e Historiografia já é uma colocação ideológica. Tende ao historicismo. Parece-lhe surpreendente aí uma vinculação excessiva, diria mesmo acrítica a Croce.

A Teoria da História deve assumir criticamente tal colocação ou, pelo menos, tentar fundamentá-la.

*

Da Profa. *Júlia Folgueras Bécares* (FFCL de Três Corações. MG).

Em primeiro lugar deseja dar parabéns à Autora pelo magnífico trabalho apresentado. Em relação a êle vem apresentar uma

sugestão no que tange ao estudo da Paleografia-Diplomática que a Autora limita à Idade Média, quando realmente vamos encontrar documentos escritos em letras de épocas diferentes, tais como a capital românica, a capital rústica, ibérica, provençal, etc. Seria de toda a conveniência ministrar o estudo dessa disciplina no sentido de habilitar os estudantes à pesquisa nas fontes, sem limitação ao tempo (*).

(*) . — A Autora deixou de apresentar à Mesa, por escrito, respostas às intervenções feitas (*Nota da Redação*).

EXPERIMENTAÇÃO DIDÁTICA E ENSINO SUPERIOR DE HISTÓRIA (*).

AMÉLIA AMERICANO DOMINGUES DE CASTRO.

Professôra de Metodologia Geral do Ensino. Departamento de Educação da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

O ensino superior em geral, e não apenas o de nosso país, padece de um preconceito “anti-pedagógico”, apoiado, segundo Ricardo Nassif, nas próprias características das instituições que o ministram. Nelas, a profundidade do saber e a exaustiva especialização dispensariam o professor de “armas pedagógicas”. O referido professor argentino combate aquêlê preconceito usando o mesmo argumento que o sustenta, isto é, a natureza da Universidade, agora vista mais amplamente, como uma

“estrutura pedagógica, que postula fins elaborados pedagogicamente” e que “propõe problemas que devem ser resolvidos com critérios pedagógicos” (1).

No momento atual, de reforma das estruturas universitárias, não se poderia deixar de lado o problema da dinâmica interna dessas organizações. Parte integrante de sua renovação será a reforma didática, vinculada ao trabalho cotidiano de professores e alunos, e só poderá provir de um reexame do binômio ensaio-aprendizagem.

O problema didático no ensino superior não tem merecido a mesma atenção que nas etapas anteriores da vida escolar. Seja porque a problemática da evasão escolar, da repetência e do rendimento escolar nesse nível não tem sido objeto de investigação, seja porque não há nível ulterior, o acesso ao qual possa servir como avaliação da escolaridade passada do aluno. E no entanto, outras observações, dificilmente constatadas estatisticamente nos fazem supor a existên-

(*) . — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe B, no dia 5 setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

(1) . — Ricardo Nassif. *Docencia y investigación, bases de una metodología de la enseñanza superior*: Universidad Nacional del Litoral. Santa Fé. República Argentina. 1961.

cia de problemas dessa natureza na escola superior. Entre elas, a insatisfação dos estudantes, que solicitam novas formas de relacionamento professor-a-unos, e a dos próprios mestres, que vem buscando, nos últimos anos, novas formas de atuação didática.

Institutos superiores dedicados à formação de professores são especificamente atingidos pelo problema. Pois é observação corrente que tendemos a ensinar como nos ensinaram, e que as melhores informações didáticas, se não foram realmente vividas e amplamente experimentadas, terão eficácia puramente superficial.

E' necessário declarar, entretanto, que êsse é um campo nôvo, pioneiro, dentro das próprias disciplinas pedagógicas, voltadas essas, tradicionalmente, para o campo da educação da criança e do adolescente. Nôvo e diferente, o que nos conduz a uma reformulação do problema didático, no ensino superior.

Diferente, em primeiro lugar, porque o professor — o adulto — lida com o estudante — igualmente adulto. Afastadas, pois, estão, as preocupações do docente de primeiro e segundo graus, referentes a suas relações com personalidades em processo de desenvolvimento, com diferentes graus de maturidade intelectual. Por outro lado a matéria — o conteúdo didático — assume, no ensino superior, seus plenos direitos. Não mais servirá de meio para finalidades educativas gerais, não mais terá que sofrer seleção ou reorganização, que não aquelas determinadas pela sua situação de instrumento de trabalho profissional ou de campo de investigação.

Aparentemente seria o ensino superior o paraíso do professor, que orienta adultos, já terminado seu processo de educação geral, e que não fará concessões ao valor intrínseco da ciência, arte ou técnica de sua especialidade.

Entretanto, o problema didático do ensino superior, ao despojar-se das contingências que o complicam nos níveis anteriores, não vai, por êsse fato reduzir-se ou desaparecer pois encontra outras determinantes. Na sua condição de ensino para os últimos escalões de vida escolar, deve corresponder a objetivos que ultrapassam aos da simples transmissão do saber. Nesse nível, é que assume sua plenitude a necessidade de promover e desenvolver a capacidade de descobrir e criar, na ciência, arte ou tecnologia. Peculiar, ainda ao ensino superior, a formação de indivíduos que vão exercer, na vida da nação, funções da mais alta responsabilidade, seja na sua profissão, no desenvolvimento da ciência ou em outros setores. E a de alimentar seus próprios quadros de ensino e pesquisa.

Podemos, pois, concluir que em nenhum outro nível, propõe-se como neste o problema da comunicação ativa e fecunda entre estudantes e professores. E as técnicas de comunicações, vem se tor-

nando, nos dias de hoje, objeto de estudos constantemente ampliado: seja quantitativamente (veja-se o setor da comunicação às massas) seja qualitativamente (veja-se o nôvo campo de estudos denominado cibernética).

Mantendo-nos dentro dos limites da comunicação didática, verificamos que êsse conceito envolve participação e atividade de parte a parte, isto é, daquele que comunica como daquele que recebe a mensagem, compartilha dela, e a transforma para integrá-la em seu sistema de comportamento. De acôrdo com as peculiaridades do ensino universitário, não é suficiente que o sistema de comunicações nêle vigente tenha a garantia da plena recepção das mensagens que constituem o ensino mas que elas tenham fôrça criadora e reprodutora, sem desperdício ou deformação, capacidade para fazer avançar, desenvolver e inovar, a partir dos dados transmitidos.

Como campo pioneiro e nôvo da didática, o ensino superior está aberto à investigação pedagógica. Poderá e deverá realizá-lo o professor? Vejamos. Por muito tempo ensinar foi experiência pessoal, aos poucos compilada em verdadeiros "receituários" didáticos. Aos poucos foi sendo construída uma pedagogia científica, à medida que investigações e teorias científicas iluminavam problemas de educação e instrução. Especialmente a partir do desenvolvimento da Psicologia experimental, por suas evidentes relações com o campo da educação, surgiu o campo de estudos da psico-pedagogia. Entretanto, para o que nos interessa no momento, seria necessário considerarmos a atual situação da Psicologia no que diz respeito às teorias da aprendizagem, básicas para considerações de ordem didática.

Duas linhas de investigação predominam no momento presente: uma delas, cujos representantes típicos são os "neo-behaviouristas", desenvolveu suas hipóteses, teorias e experimentos em tôrno do esquema "estímulo-resposta", e repercutiu no campo da didática, pela montagem das técnicas de "Instrução Programada". A outra, mais vinculada aos trabalhos sôbre "cognição", enfatizou os estudos sôbre a estrutura e o funcionamento da consciência, procurando a partir de hipóteses e experimentos diferentes daqueles do outro campo ou grupo, inferir algo sôbre os processos cognitivos internos. Como um de seus representantes temos Jean Piaget, e a sua teoria "operatória".

Simplificando o problema, estaríamos prestes a enfrentar grave dilema, tanto de ordem prática quanto de ordem filosófica: optar pelo homem autômato ou pelo homem autônomo e pensante? Conciliar as duas tendências, seria possível?

Ao ficarmos numa pedagogia derivada da psicologia não sairíamos do impasse. E' a experimentação especificamente pedagógica, que virá dar a resposta à dificuldade. Isso porque sômente a mon-

tagem de experimentos escolares, seja incidindo sobre a totalidade de uma organização escolar, seja pesquisando em sala de aula, sobre métodos e técnicas de ensino, é que poderá verificar, na prática, dentro da realidade, e dos objetivos previstos para determinado nível ou ramo de ensino, as conseqüências didáticas das hipóteses e teorias psicológicas.

E' assim que julgamos não deve intimidar-se o professor diante das questões de preparo e controle de experimentos, pois somente ele enfrenta e deve resolver o problema especificamente pedagógico.

O próprio fato de não haver uma didática suficientemente estruturada para o nível superior indica a necessidade de experimentação nesse campo. Para realizá-la, algumas considerações prévias tornam-se necessárias.

Uma investigação didática experimental, deve iniciar-se pela discriminação dos fatores que podem ser investigados, variando-os ou modificando-os o experimentador, a fim de testar o resultado das mudanças operadas.

Quais serão os fatores a considerar? Dois ou três apenas, desde que restringimos a análise ao processo de comunicação. Vejamos.

Em todo o processo de comunicação há etapa inicial na qual a "mensagem" a ser transmitida, ou "informação" buscada, encontra algum veículo que desencadeie o processo. Há, também, indiscutivelmente um segundo fator — o resultado da transmissão, o produto dela resultante: mensagem integral, deformada, reduzida, ou quiçá enriquecida.

Ao admitirmos a possibilidade de que a mensagem recebida pode ser diferente da transmitida, admitimos concomitantemente que ela sofre um processo de transformação. A captação da mensagem (oral, escrita, gráfica, etc.) já implica numa transformação inicial, pois quem a recebe seleciona partes, aspectos ou relações, esta ou não determinado a fazê-lo, conforme sua estrutura mental e experiência passada. Ao repensá-la, assimilando-a, prosseguem as transformações.

Já dispomos, pois, de três elementos a investigar:

- a). — a informação;
- b). — a transformação; e
- c). — o produto resultante.

Por ser a qualidade do produto resultante relativa aos dois outros fatores, apenas acentuamos, quando do último elemento, que o tipo de avaliação proposto seguirá fielmente os objetivos do experi-

mento. Se quisermos avaliar quantidade de fatos, utilizaremos certo tipo de prova, e outra para aferir capacidade de raciocínio. Analisaremos, especialmente, os dois outros fatores.

a). — *Análise das técnicas de informação:*

Sugerimos experimentação, tanto relativa à pessoa ou objeto que serve de veículo à mensagem (o professor; a televisão), quanto à própria característica da mensagem em si (imagem, realidade, símbolos e significados verbais, comportamentos humanos).

Também a organização da mensagem comunicada — ordem da apresentação dos fatos, por exemplo, ou dosagem quantitativa desses fatos, pode ser objeto de experimentação.

E' possível ainda introduzir variável diferente: comparar resultados de mensagem transmitida (ou emitida) pelo professor, com os de informações procuradas diretamente pelo aluno (e neste particular, ainda é possível diferenciar as fontes de informação procuradas). Opor-se-iam, neste particular, a transmissão, sempre indireta, à busca, mais ou menos direta da informação.

b). — *Análise das técnicas de transformação:*

Essas técnicas não podem ser rigorosamente consideradas posteriores à transmissão ou busca das informações. Em muitos casos — sobretudo na pesquisa — podem ser concomitantes ao primeiro elemento, e continuar atuando até a obtenção do resultado ou produto: a aprendizagem.

Se partirmos de um ponto de vista neo-behaviourista pouca importância daremos a essas técnicas, ou melhor, as veremos quase reduzidas à mera quantidade de repetições requeridas para a obtenção de resultados. Partindo-se de outros pontos de vista, mais afeiçoados aos psicólogos “da linha cognitiva” assumem grande importância.

Neste último caso a investigação deter-se-á nas maneiras pelas quais o indivíduo opera mentalmente para captar e assimilar a mensagem, ou pelas quais um grupo “co-opera”, trabalha ou discute os dados para transformá-los e tomar posse deles.

A experimentação nesse particular é muito ampla e diferencia-se bastante conforme a matéria ou conteúdo didático em que se realiza. Pois esta é a que determina quais as operações mentais requeridas para sua assimilação. Em anexo, apresentamos um exemplo de análise de alguns conceitos das ciências sociais, relacionados a alguns dos “pré-requisitos cognitivos”, estudados por Piaget.

Experimentos podem ser montados, procurando-se o efeito que vários tipos de problemas podem ter, como desafio a operações mentais. Ou ainda propondo-se tipos diferentes de trabalhos dirigidos ou atividades de grupo e avaliando-se seus resultados.

E ao engenho do professor, fica a experiência mais difícil: investigar como pode desenvolver a criatividade e a descoberta, entre seus alunos.

Convém não esquecermos um fato de grande interesse para Professores de História: a grande importância que adquiriram as ciências físicas e naturais e a matemática para o progresso tecnológico das nações e o bem-estar pessoal trouxe movimento amplo de experimentação nesses campos. Não há quem ignore o desenvolvimento da chamada “matemática moderna” no Brasil, e os grupos de estudos que reúnem cientistas, professores, pedagogos e psicólogos, para a elaboração de novos currículos de física, química, biologia, introdução às ciências e matemáticas, que vêm sendo adaptados e testados em nosso país.

Em ciências humanas, entretanto, esses movimentos são incipientes. Temos notícia de uns poucos que abrangem “Estudos Sociais” para escolas médias nos Estados Unidos, quase totalmente desconhecidos entre nós.

O campo está aberto aos pioneiros que queiram e possam desbravá-lo.

Sabendo-se que o movimento de *novos currículos* interpreta esse termo — anteriormente indicativo de uma lista de tópicos ou matérias ou do programa de uma delas — como o *conjunto das experiências do aluno* na vida escolar, o que inclui além da matéria, tôdas as atividades escolares, vemos a importância dêsses movimentos.

Daí concluímos que maiores são as responsabilidades dos professores de ciências humanas — que nada encontram pronto — e tem tudo a fazer no seu campo.

Um exemplo, por nós vivido há pouco tempo, poderá ilustrar o que vimos. Trata-se de experiência, mais do que experimento, desde que ainda não foi suficientemente ampliada e testada. O problema proposto aos responsáveis pelo curso de Didática (para licenciatura) na Universidade de São Paulo foi o seguinte: comunicar métodos e técnicas de escola ativa a 680 futuros professores de variadas disciplinas do ensino médio, em um semestre letivo, com três horas de aula (em seqüência) semanais, num total de 48 horas/aula.

A experiência constou do seguinte:

- a). — divisão em onze turmas (número médio: aproximadamente 60 alunos) dos 680 alunos;
- b). — formação de uma equipe de 6 professores, a maior parte dos quais dava esse curso pela primeira vez;

c). — organização de textos básicos (um para cada “unidade de trabalho”) acompanhados por “guias” para Estudo dirigido;

d). — alternância de três técnicas didáticas para cada “unidade de trabalho”: exposição pelo professor; estudo dirigido individual; discussão em grupo;

e). — avaliação intercalada (segundo-se às grandes unidades do programa) constando de questões objetivas e questões-problema;

f). — avaliação do rendimento do curso feita pelos professores e pelos alunos (conforme guias para avaliação objetiva).

Os resultados revelaram rendimento (em termos de aprovação) superiores aos anos anteriores; frequência igualmente superior; fraca porcentagem de alunos desistentes; boa aceitação do curso pelos alunos e sentimento de realização por parte dos docentes.

Revelaram ainda alguns pontos negativos: necessidade de revisão de alguns dos textos escolhidos, considerados muito longos ou complexos, e obtenção de salas de aulas maiores e mais arejadas, para as turmas mais numerosas. A própria auto-crítica dos alunos mostrou ainda que podem ser mais incentivadas as atividades de leitura e resposta a “guias” de estudo dirigido em casa, ampliando-se em classe as atividades de discussão em grupo.

Concluimos, ainda, pela necessidade de aperfeiçoamento tal do planejamento e das técnicas de trabalho, que o fator pessoal no ensino seja reduzido a proporções mínimas. Ou melhor, que qualquer professor com preparo suficiente na matéria, pela utilização de técnicas adequadas, possa obter bom rendimento, tenha ele ou não aquele “dom didático”, único fator ao qual se atribuía o sucesso no ensino, em outros tempos.

* *
*

CORRESPONDÊNCIAS ENTRE OS CONSTRUCTOS PIAGETIANOS E OS CONCEITOS EM CIÊNCIAS SOCIAIS.

PRÉ-REQUISITO COGNITIVO.

- (1). — *Raciocínio probabilístico.*
A idéia de que combinações de causas insuficientes podem tornar um acontecimento mais provável, isto é, mais possível de ocorrer.

CONCEITOS DAS CIÊNCIAS SOCIAIS.

A incerteza fundamental das previsões históricas ou dos acontecimentos — possibilidade de conjeturas calculadas, mais que do acaso.

A concepção de acontecimentos como resultados de: determinantes estáveis identificáveis mais determinantes fortuitos.

- (2). — *Causalidade múltipla.*
Capacidade para pensar em termos de causas naturais.
Capacidade de encarar acontecimentos, como determinados por outros acontecimentos específicos.
Capacidade para conceber toda a variedade de tipo de causas, por exemplo, pessoais e impessoais, individuais e grupais.
- (3). — *Classificação múltipla.*
Relações múltiplas.
Agrupamentos hierarquizados (competência em classificações múltiplas e simultâneas, e em relações hierárquicas são pré-requisito para a aquisição do conceito de causalidade múltipla).
- (4). — *Conservação de invariantes.*
(compreender que, neste mundo de fluxo e desordem, algumas coisas permanecem ou mantêm-se constantes, embora em meio a transformações).
- Estrutura causal dos acontecimentos históricos ou políticos.
As noções de eventos positivos, negativos e neutros no contexto daqueles acontecimentos.
Conceito de multideterminação dos acontecimentos históricos e políticos.
Conceito de causas operando continuamente através de extensos períodos de tempo.
- Quadros de organização governamental, relações entre autoridades, e classificações ramificadas do tipo hierárquico.
- A possibilidade de generalizações “verticais” sobre processos históricos ou políticos, por exemplo, padrões causais comuns envolvidos em qualquer revolução, ou qualquer processo político resultando numa nova lei do congresso.

*

Traduzido de Hooper, *Piagetian research and education in Logical Thinking* — ed. by Sigel and Hooper — 1968 — Holt, Rinehart and Winston Inc. USA.

*

“Será tarefa do professor, tarefa que demanda freqüentemente muito engenho, analisar o conteúdo a ser aprendido em termos das operações mentais que nêle estão implícitas.

Tendo feito isso, êle organizará o material de aprendizagem de modo a que aquelas operações possam ser realizadas pelo estudante, e verificará se êle efetivamente as desenvolve”.

(Flavell, 1963, *The developmental psychology of Jean Piaget*).

* * *

INTERVENÇÕES.

Do Prof. *Alfeu D. Lopes* (FFCL de São Bento. PUCSP).

Declarou que a Autora falou de realizações de novos experimentos didáticos no curso superior. Realmente, reconhece que se deve partir para uma renovação e para novas experiências, pois os alunos as estão exigir. Lembra-se de ter visto em frente de uma faculdade, por ocasião dos movimentos estudantis do segundo semestre de 1968 a seguinte inscrição: “Basta de aulas expositivas”. De fato, as aulas magistrais acabam cansando, ainda que de grandes mestres.

Nestas condições, pergunta à Autora:

1). — Até que ponto podemos abreviar ou suprimir as aulas expositivas?

2). — No caso de “grupos de estudo”, pesquisas em textos, onde fica a melhor a exposição do professor: no começo, no meio ou no fim?

*

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

Diz o seguinte:

1). — A prática revela que o que atua como indução metodológica de gerações de professores é a função de modelo que cada professor exerce sobre seus alunos. Há uma tendência ao imitativismo que, de resto, imediatamente sofre um processo de refração na personalidade do docente que imita, mais formalmente, do que em círculo. O aluno que apenas ouve exposições orais, sem se aperceber das qualidades que acompanham as exposições tende a repetir a exposição sem mera preocupação com a validade da aula.

O modelo acaba por ser um modelo aparente: não há oportunidade para o aluno conscientizar as qualidades e defeitos das preleções. Neste caso tudo fica na dependência dos modelos mais ou menos captados pelos alunos e da capacidade destes para reproduzir os modelos escolhidos.

Alguma coisa deve ser feita para superar esta situação. De um lado precisaríamos um esforço para sermos bons modelos, isto é, para dar um ensino que possa ser meditado, mediante um refinamento da docência. E de outro, é preciso que o aluno possa perceber o que é qualidade, o que é defeito em seus professores, em vez de um decalque de uma visão global, não crítica, de seus professores.

Há que prevenirem-se, inclusive as distorções que resultam das limitações pessoais, ou seja, as pseudo-imitações de bons professores que seriam imitados, de certa forma, caricaturalmente.

2). — Em segundo lugar, é preciso que a exposição seja superada pelo cuidado de técnicas que propiciem aos alunos uma antecipação crítica no processo de ensino para que se possa ganhar em percepção real dos desafios da docência. Isto só pode ser obtido, como observa a Profa. Amélia Americano Domingues de Castro, através de múltiplas experimentações, em seminários. As técnicas de seminário têm de ser estudadas e reestudadas. Isto não significa a diminuição das preleções que devem ser mantidas e aperfeiçoadas, mas apenas uma linha nova de aperfeiçoamento das técnicas de ensinar, a superação das dificuldades que se oferecem: falta de bibliotecas, de recursos para preparo de material, etc.

Convém não esquecer que os futuros professores tenderão a fazer, quando professores, aquilo que fizeram ou viram fazer enquanto eram alunos. Preocupações de ordem didática devem ser objeto de reflexão e de tentativas de renovação e atualização por parte dos professores do ensino superior para a correção da tendência à rotina e à sedimentação de defeitos na docência.

*
* *

RESPOSTAS DA PROFESSORA AMÉLIA AMERICANO DOMINGUES DE CASTRO.

Respondendo conjuntamente às duas intervenções, a Profa. Amélia Americano Domingues de Castro diz o seguinte:

Agradece a participação dos professores, que julga confirmarem seus pontos de vista sobre a renovação didática de que necessita o ensino superior. Refere-se, especialmente, ao penetrante senso pedagógico das considerações do Prof. França. Quanto às aulas expositivas, não acredita que estejam destinadas a desaparecer, sobretudo no ensino superior. Na verdade, diz, verificamos que, quando são utilizadas em combinação com outras técnicas didáticas — trabalhos dirigidos, discussões em grupo ou outras — a exposição do professor vem a ser reclamada e desejada pelos alunos. E' quando pode ser plenamente valorizada pelo mestre que nela revela sua cultura e capacidade de sistematização, seja utilizada para o levantamento de problemas fundamentais, seja para concluir unidades de ensino, ou para aprofundar aspectos específicos da matéria, dificilmente alcançados pelos alunos sem essa orientação.

Quando a preleção pode ser substituída vantajosamente por outras técnicas é que deve ceder seu lugar, e não o contrário. Cumprirá ao professor verificar, em cada situação, qual a melhor forma de comunicação possível: nisso consiste o aspecto experimental que a Autora abordou em sua comunicação.

Com relação à segunda pergunta, proposta pelo Prof. Alfeu, diz: a questão não pode ser resolvida *a priori*, mas apenas diante da natureza e dos objetivos do trabalho proposto. É mais uma situação em que se impõe experimentar e controlar a experiência.

A HISTÓRIA E A REFORMA DO ENSINO MÉDIO NO ESTADO DE SÃO PAULO (*).

Pe. JOSÉ AFONSO DE MORAES BUENO PASSOS

Prof. de História Antiga e Medieval na Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Santos.

A louvável preocupação de reformular o ensino, assumida pelas dignas autoridades estaduais, conduziu-nos a nova legislação referente ao grau médio de estudos.

Os diplomas legais reestruturativos da questão, ou a ela concernentes, foram promulgados na seguinte ordem cronológica:

- Lei nº 10.038, de 5 de fevereiro de 1968, publicada no Diário Oficial de 6 de fevereiro de 1968. Consoante reza seu cabeçalho, “Dispõe sobre a organização de ensino do Estado de São Paulo”;
- Decreto 50.133, de 2 de agosto de 1968, publicado no Diário Oficial de 3 de agosto de 1968. Regulamenta a lei anterior;
- Ato nº 9, da Secretaria de Educação, com data de 10 de janeiro de 1969, publicado no Suplemento do Diário Oficial de 11 de janeiro de 1969. Homologa a Resolução 36/68 do Conselho Estadual de Educação, emitida em sua sessão de 30 de dezembro de 1968;
- Ato nº 24, de 28 de janeiro de 1969, Diário Oficial de 29 de janeiro de 1969. “Baixa instruções para aplicação das normas estabelecidas pela Resolução C.E.E. nº 36/68 para as duas primeiras séries do ciclo colegial secundário e normal”;
- Ato nº 36, de 14 de fevereiro de 1969, Diário Oficial de 15 de janeiro de 1969. Determina providências a respeito de professores cujas matérias tenham sido atingidas pela reforma (— “Art. 1: o estabelecimento de ensino oficial em que houver cargo lotado e provido de “Professor Secundário” referente a disciplina não prevista como obri-

(*) . — Comunicação apresentada na 4ª sessão de Estudos, Equipe A, no dia 3 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

gatória pela Resolução C.E.E. 36/68, manterá essa disciplina como complementar ou optativa, de modo a impedir que o professor secundário efetivo fique dispensado de aulas de sua matéria”).

Excetuado esse último ato, o de nº 36, os demais documentos sugerem-nos, hoje, considerações sobre apenas *um* de seus aspectos, a saber, a relação entre eles e o ensino da História.

O art. 36, êste da Lei 10.038, determina que todos os ginásios devem ser transformados em “tipo único pluricurricular”. A regulamentação estatui que “o ciclo ginasial de caráter preponderantemente formativo terá organização unificada e pluricurricular” (art. 4), e, em seu art. 8, § 1, letra *d*, fala de área de “Ciências Humanas”. A várias vezes já citada Resolução C.E.E. 36/68 codifica: “Art. 3 — Nas duas primeiras séries do ciclo colegial... o currículo será comum para todos os cursos”; e no art. 5 § 3: “A Geografia e a História *poderão* ser integradas em Estudos Sociais”, área denominada (art. 10, letra III) de “Ciências Humanas”, (o grifo em “*poderão*” é nosso). O ato 24, acima mencionado, igualmente repete: “A Geografia e a História *poderão* ser integradas em Estudos Sociais”, (nº IV § 3).

Em primeiro lugar, a idéia de “integração de estudos”, como hoje é intitulada, parece perfeitamente exata e conforme ao ponto de progresso atingido pela cultura humana. Na sua rápida carreira ascendente, a ciência teve de especializar-se necessariamente. Mas, com isso, por vezes se esqueceu de que um inteiro é alguma coisa a mais que a simples soma das partes. Estas têm de ser exaustivamente estudadas, cada uma em conformidade com seus métodos, meios e finalidades próprios; mas, além da adição superposta desses conhecimentos, é o entrosamento orgânico deles que gera o conhecimento do todo.

Também o ensino médio deve atingir tríplice escopo: o saber científico, o tecnológico, o humanístico — influido, tal diversidade de perspectivas e aquisições, na estruturação do caráter. Para tanto, determinada integração de estudos, em consonância com a situação interdependente das reais circunstâncias da vida, é o ambiente intelectual apto e próprio. Além desse dom primordial, que o torna mais homem, tal formação possibilita ainda ao jovem, adquirida base unificada de conhecimentos, optar por um de seus ramos e situar-se na comunidade humana.

Essa aliança de disciplinas ao nível secundário de estudos estabelece estreitos vínculos entre escola e vida. Se tivéssemos de citar exemplos parcialmente semelhantes, limitar-nos-íamos aos das super potências da atualidade. Na Rússia, o ensino é “variado e politécnico”; nos Estados Unidos julga-se que a escola deva ser miniatura da sociedade, estando a educação sob um “síndrome de partici-

pação” e “intensiva dedicação pessoal” (1), o que melhor ainda se consegue com o estudo básico conjugando-se com várias matérias e “áreas”.

O que pretendem, pois, os atos oficiais acima enumerados é questão pacífica, se entendida dentro em suas limitações e alcance.

Mas, o *modo* de execução da idéia é que, em nosso caso concreto e quanto ao pormenor indigitado, nos parece lesivo à cultura. Isso, sem em nada infirmar a *retidão de intenções e elevação de propósitos* de autores ou responsáveis pela nova legislação paulista.

Realmente, dentro das novas determinações, por estudos sociais ou humanos, não suficientemente definidos, pode incluir-se a História. Não há programa a desenvolver, o que deixa a matéria ao arbítrio das direções de cada estabelecimento. E se em algum lugar for ministrada a História — uma das possíveis secções dos “estudos sociais” — não se requer o respectivo registro, que deveria ser indispensável para ser autorizado alguém a dá-la.

E’ um modo prático de supressão do ensino de História. De tôda a História, inclusive a pátria.

Estamos num dos aspectos da antiga questão da análise e síntese. Nos cursos do currículo secundário uma e outra teriam de ser de gabarito “médio”, sem dúvida. Mas, verdadeiramente bem feitas. A síntese será tanto mais eficiente quanto a análise o tiver sido. Uma nave espacial, tripulada por homens, é esplêndida integração de muitas especializações: física, matemáticas, astronomia, medicina, bioengenharia e outras ciências, com suas sub-divisões que requerem outros especialistas. No campo de estudos das propriedades semi-condutoras dos sólidos orgânicos unem-se física, química e biologia. — Ciências conjugando-se para o resultado final de um todo, mas cada uma delas conservando sua razão de ser e sua formalidade própria.

Dentro dos limites do ensino médio e da integração almejada, a História terá de ser explicitamente reconhecida. Consequentemente, apresentada por especialistas que a conheçam em seu âmago e através de seus peculiares critérios, não pelos das demais ciências.

A incompetência não realiza integração de estudos, mas sua desintegração. E educação em massa não significa massificar a educação.

Estamos informados que alunos do curso de História da Universidade de São Paulo — à qual não pertencemos —, efetuaram pesquisa em alguns ginásios pluricurriculares da capital paulista. Para um desses estabelecimentos, a solução encontrada por sua diretoria para estudos sociais, História inclusa, foi a de prescrever o

(1). — *O grande desafio*, Enciclopédia comparada USA/URSS, 3, Rio Editora Expressão e cultura, (1968), Juventude e educação, p. 122-123. Ver ainda: p. 124, 2ª coluna; p. 125, 1ª col; p. 135, 2ª col.

estudo do “histórico” da escola em si — nome, data da fundação, patrono, lema, organograma. Em outro, os diligentes pesquisadores depararam-se, como programa, ante o estudo de conceitos como: sociedade, História, cultura, política, economia. Num terceiro, o que se requeria era a apresentação da árvore genealógica do aluno. Um quarto desses ginásios julgou conveniente sugerir, para programa de bimestre de estudos, comemorações de festividades, tais o dia do trabalho, o das mães, as festas juninas.

Qualquer um vê a vacuidade assim desses “programas” como da pretendida integração de estudos. O quanto a cultura foi vulnerada. E, enfim, que nos promete o futuro imediato.

Seria mister, primeiramente, definir o que sejam estudos sociais.

Há divergências de organismos internacionais a respeito. Para a UNESCO, ciências sociais excluem a História e compreendem sociologia, antropologia, psicologia social, outras disciplinas ainda. O 1º Seminário sul-americano para o ensino universitário de ciências sociais, (Rio, 1956, recomendação nº 6 da 2ª comissão) apresenta idêntica eliminação. Já, porém, para as conclusões da Comissão de Estudos Sociais da *American Historical Association*, a História integra os argumentos sociais (2).

Tal indefinição, autorizada por entidades de renome, não pode ser utilizada para reformulação do ensino médio.

Mas, definidos que fôssem, pois, o que são estudos sociais e declarando-se incluir neles, explicitamente, a História — o segundo passo seria a redação de súmula de pontos de cada disciplina encampada por aquele rótulo geral.

Para tanto, especialistas designados escalonariam as questões de cada matéria; reunidos, depois, os representantes de cada assunto, com as respectivas formulações dos programas individuais, confeccionariam em conjunto o programa real e total. Os pontos programados seriam evidentemente os que de si mesmo se impõem como os principais e mais valiosos; tudo, é de supor-se, dentro do gabarito de curso médio.

Esse programa comum teria a tríplice vantagem de eliminar o arbítrio, injustificável e pitoresco, dos “programas” individuais de cada ginásio — já comprovado pela pesquisa do curso de História da Universidade de São Paulo; seria uma válida contribuição à cultura da gente brasileira; e manteria a necessária unidade na continuação dos estudos para os muitos alunos que, durante o currículo médio, se transferem de um para outro estabelecimento.

Depois da precisação sobre estudos sociais e da elaboração de programa comum, a terceira medida, a nosso ver, seria efetivar uma coordenação geral das matérias englobadas sob aquela rubrica. Tal

(2). — 1º Seminário sul-americano para o ensino universitário das ciências sociais. Rio de Janeiro. IBCEC. 1956.

coordenação é requerida para efeito da desejada integração de estudos. E poderia ser obtida através de uma ou de outra das seguintes duas vias: ou determinando-se, por dispositivo legal, a erecção de disciplina exclusiva de integrações, com professor(es) especial(is) para isso (quem sabe, licenciado ou autorizado em mais de uma matéria); ou incluindo-se, como parte integrante e indispensável do programa geral, “pontes” entre as diversas disciplinas. Assim — para exemplificar a última suposição — constaria do programa de História, ao fim de cada período ou época, explanação (exercícios, pesquisas...) sobre o “filó” sociológico, ou econômico ou de outros assuntos contidos naquele tempo estudado. O mesmo se faria com cada matéria, sendo que essas “pontes” constituiriam parte integrante dos exames.

Essas duas possibilidades não são as únicas; sim a nossa particular sugestão. Muitas outras poderão ser alvitadas, talvez mais eficazes. O essencial, a ser ressaltado nelas tôdas, será sempre a sua coligação de disciplinas, sem suprimir ou confundir a individualidade destas. Demonstrar, sem forçar os significados, isto é, com competência, em quais setores e em que pontos elas se pervadem, integrando-se. Como no corpo humano, pés não são mãos nem cérebro nem coração, mas todos se integram num só organismo. E essa seria uma visão exata da realidade que o aluno receberia, sem confusões nem subjetivismos.

Já é tempo de declarar que, quando louvamos a boa integração de estudos, não estamos pensando em totalidades no sentido de que a realidade fôsse apenas uma relação operativa, conforme deseja certa escola moderna. Nesta, aliás, a História é excluída. Tal filosofia flutuante pretende fazer do “método”, que é um instrumento da inteligência humana — e o dela é bom e útil — não só uma via, caminho, diríamos ferramenta, mas a própria regra do homem em si mesmo.

Falamos de uma escola, sim, onde as especializações se conservam tais, mas se integram numa síntese que os pontos de contacto possibilitaram. Essa síntese não destroi as matérias que a tornaram viável, mas subsiste só enquanto mantenham elas sua própria individualidade.

Evidentemente, tal escola integrada supõe ampla mentalidade científica, trabalho em equipe, ausência de suscetibilidades injustiçadas, planejamento. Em uma palavra, “comunidade” de professores em cada ginásio, completada logo pela *comunidade maior de mestres e alunos*, como havia ao tempo inicial das primeiras universidades.

Uma reformulação do ensino médio, contudo, que parte de termo não bem definido, que encampa silenciosamente várias matérias, para as quais não prescreve programas, e que não exige dos

mestres prova de suas respectivas especializações, parece, não obstante as boas intenções de seus autores, só pode conseguir ainda maior decadência do nível cultural de nossa gente.

Involuntariamente, é claro, se difunde irresponsabilidade intelectual, fator de atraso para o país. O desenvolvimento da nação baseia-se na competência. E esta provém fundamentalmente da cultura — da qual a técnica é magnífico e parcelado setor. Servan Schreiber em seu livro “hora-da-verdade”, *O desafio americano*, comentando a tecnologia e a sociedade pós-industrial, assevera:

“Os mananciais que é preciso explorar já não se encontram na terra, nem nos números, nem nas máquinas — residem no espírito. Mais precisamente, na aptidão dos homens para refletir e criar”... “A formação, o desenvolvimento, a exploração da inteligência — tal é o único recurso” (3).

E em artigo de sua revista escreve:

“... a revolução cultural deve acompanhar e logo integrar a fulgurante revolução das técnicas” (4).

Nos próximos 30 anos, pouco mais ou pouco menos, certas nações terão atingido fase de maior uso da cibernética e automação, determinando, se o estardalhaço do termo cabe aqui, fecunda explosão de cultura. Após a longa e curtida luta para dominar a matéria e sobreviver, cujas primeiras vitórias datam das indústrias de núcleos e lascas da pré-história, o homem finalmente poderá realizar-se de maneira mais plena, porque mais específica. Teremos a

“cessação definitiva e abrupta da necessidade de mão-de-obra fabril do tipo que executa tarefas puramente repetitivas”,

garante-nos Norbert Wiener (5). Supressão de variados encargos materiais que ainda gravam os homens consoante vemos nas tabelas XVIII e XIX e nos comentários de Herman Kahn e Anthony J. Wiener em seu *O ano 2.000* (6).

Caminhamos rapidamente para um futuro, de onde o Brasil não pode ficar exulado. Cumpre aqui aduzir relatório de 321 páginas, composto por 17 professores dos Estados Unidos, que só nos chegou, por enquanto, através de revista de divulgação comum. Lá se estuda o que será a universidade estadunidense em 1980, vinte anos antes do fim do século. Três pontos atraíram peculiarmente nossa atenção: o número de alunos, a valorização do professor e a nova

(3). — Jean Jacques Servan Schreiber, *O desafio americano*. Rio de Janeiro. Expressão e cultura, 8ª ed., 1968, p. 273.

(4). — Id. *L'Express*, nº 910. 16-22 dezº, 1968, p. 17.

(5). — Norbert Wiener, *Cibernética e sociedade*. São Paulo. Cultrix, 1968, p. 158. Cf. também: Solomon Barkin, artigo 19, *O desafio da automação no trabalho*, em “Panorama da automação”. Lisboa-Rio-São Paulo. Fundo de Cultura, 1965, ps. 200-201.

(6). — Herman Kahn e Antony J. Wiener, *O Ano 2.000*. São Paulo. Melhoramentos. Editora da Universidade de São Paulo, 1968, pgs. 85-89.

realidade denominada pelos relatores de “universidade permanente”. — Em relação a 1965, os estudantes universitários serão acrescidos em 103%. A célere evolução da sociedade fará a maioria dos que concluem seus estudos secundários encaminhar-se para o curso superior; filhos de famílias humildes entrarão em quantidade apreciavelmente maior nas universidades (lembrar-se de que na França de hoje, país altamente intelectualizado, o filho de um operário agrícola dispõe de 50 vezes menos de oportunidade para dedicar-se a estudos superiores do que, por exemplo, o filho de um médico — no Brasil já teria sido feita essa estatística?) (6a). O segundo particular que nos impressionou foi o do papel do prof. na universidade de 1980. As várias “máquinas de estudo”, cuja “primeira geração” já está em funcionamento experimental naquele país — e se dá o número exato delas, atualmente: 134 —, cuja “segunda geração” americana estará em uso precisamente em torno de 1980, restituirão o professor ao âmago de sua função de formador, tão bem desempenhada no princípio das universidades medievais. Resgatado da parte mecânica de transmitir conhecimentos, poderá assistir a cada aluno, acompanhá-lo num contacto direto e pessoal, formá-lo enfim. Outro fator da valorização do professor será a integração da universidade na vida, como centro cívico local, regional, nacional, de modo que ela supervisionará muitas atividades políticas, administrativas e outras, o que não impedirá o sempre maior aprofundamento do trabalho de pesquisa pela pesquisa. E a terceira previsão que causa espécie no relatório é a de que pessoas já formadas retornarão em grande número aos cursos universitários, a fim de conseguir conhecimentos novos e novos diplomas. Será a “universidade permanente”. A população estudantil de cursos superiores manterá equilíbrio de idades entre jovens de 20 anos e pessoas maduras de 40 ou mais anos; o corpo discente, pois, não mais será integrado monopolisticamente pela juventude. A consequência mais evidente dessa “permanência” de estudos, prossegue o documento, é a de que, a partir de 1980 ou 81 o número de diplomas, emitidos pelas universidades dos Estados Unidos, duplicará cada decênio. Isto fará da sociedade norte-americana conjunto de indivíduos *conscientes* e *esclarecidos*. Mas, sempre haverá dentro dessa comunidade especificamente humana elite ainda mais preparada e culta, “super diplomada”. Che-

(6a). — Jean Louis Brau apresenta a seguinte estatística, referente ao ano de 1964, estudantes filhos de operários na Noruega — 20,1%,

França — 8,3

Itália — 15,3

Alemanha Fed. — 5,3

Holanda — 6,0

(“Cours, camarade, le vieux monde est derrière toi! Histoire du mouvement révolutionnaire étudiant en Europe”, Paris, Albin Michel, 1968, pág. 42).

gar-se-á, então, ao que asseguram os professores do relatório, ao regime da “mèritocracia” (7).

Seria ilusão presumirmos, nós, que atingiremos tais níveis em 1980. Mas, igualmente não devemos empecer o desenvolvimento intelectual de nossa pátria, retardando ainda mais a conquista daquêles cumes. E o estamos fazendo, ao suprimir praticamente do currículo secundário de estudos, através de formulação vaga e massificante, matéria constitutiva da cultura e de suma importância para a formação de qualquer pessoa humana, como é a História.

Nosso estudante tem o direito de receber êsse conhecimento insubstituível, ministrado com competência — condição para que êle, a seu tempo, possa retribuir o benefício à comunidade, dando-lhe sua contribuição pessoal eficiente. Será dessa forma que o Brasil projetar-se-á para a iminente nova era de progresso intelectual, entretrecida de admirável domínio tecnicológico sôbre a matéria e de aprofundamentos, reflexão e inventiva.

Os diplomas legais que deram margem a êste nosso pequeno estudo sugerem-nos ainda uma observação.

Trata-se de insinuação que recebemos de sua leitura. Não asseguramos seja realidade contida no “subconciente” dos documentos e nêles afluída; asseveramos que “parece” latente. Ressalvada, assim, a responsabilidade de seu texto, acreditamos baste aquela sugestão inevitável para que nos ocupemos dela. E são dois os motivos que a fazem inarredável: a relevância da questão em si mesma; a freqüência com que é colocada, máxime no mundo estudantil.

Trata-se da confusão entre História e Sociologia.

São disciplinas independentes. Pontes entre elas — a integração — devem ser estendidas. Mas, por competentes, que não as destruam; viadutos sem suas bases não se sustentam.

Se se preferir, pode-se enquadrar a História debaixo da etiqueta universal de “estudos sociais”, *uma vez que lhe sejam garantidos seus valores individuais objetivos*, nitidamente próprios.

Nesta altura de nosso comentário, impõe-se o estudo das concepções de Auguste Comte a respeito. Ainda exercem larga influência.

Na segunda metade do século passado, o mundo do pensamento gravitou algum tempo em tórno de seus conceitos. No Brasil, talvez não exagerássemos ao afirmar que essa supremacia estendeu-se até o fim do que poderíamos denominar de *belle époque* intelectual brasileira, cêrca de 1930, quem sabe 1940. Hoje, no ambiente ocidental, verifica-se o ressurgir de suas doutrinas, algumas já “purificadas” ou atualizadas, graças ao neo-positivismo. E se várias de suas elocubrações mentais perderam sua razão de ser, outras perderam, precisamente porque eram em todo ou em parte verdadeiras.

Nossa perspectiva atual beneficia-se da distância de mais de um século de sua morte (5 de setembro de 1857), período, aliás, em que a humanidade foi trabalhada por acontecimentos e mudanças, aos quais não nos parece excesso de linguagem qualificar de enormes.

Reconhece-se, pois, a Comte o mérito de seu espírito de síntese, que aparece desde a publicação de seu primeiro artigo — *Séparation générale des opinions et des désirs*, 1819 — até o tomo I da *Synthèse subjective*, 1856. Sua obra é concatenada, dividida, subdividida e dependente de algumas idéias mestras que a unificam mais ainda. Se devêssemos citar, neste pormenor, um exemplo, a escolha recairia em sua classificação de ciências:

“Ayant ainsi indiqué la règle fondamentale qui doit présider à la classification des sciences, je puis passer immédiatement à la construction de l'échelle encyclopédique...” (8) e disserta sobre a catalogação das ciências, concluindo: “En résultat de cette discussion, la philosophie positive se trouve donc naturellement partagée en cinq sciences fondamentales, dont la succession est déterminée par une subordination nécessaire et invariable, fondée, indépendamment de toute opinion hypothétique, sur la simple comparaison approfondie des phénomènes correspondants: ce sont l'astronomie, la physique, la chimie, la physiologie, et enfin la physique sociale” (9).

Seu inculcar da observação e pesquisa nas investigações da filosofia e das ciências é outro merecimento seu —

“... la philosophie positive, dont la plus haute ambition est de découvrir les lois des phénomènes” (10).

E na 36a. lição do *Cours de philosophie positive* fala na

“condition fondamentale de subordonner toutes nos conceptions à la réalité des phénomènes” (11).

Assim, seu apreço pela matemática (12), parte de suas idéias sobre o regime “altruista” (13), a interpretação sobre o valor moral

(7). — Marc Heimer, em *Paris Match*, 28 setº 1968, ps. 53-55.

(8). — Auguste Comte, *Cours de philosophie positive*, 2. leçon, em Auguste Comte, *Textes choisis et présentés par Pierre Arnaud*, maître ass. à la Sorbonne, Paris, Bordas, 1968, *Classification des sciences*, p. 36 (Escolhemos essa antologia de Comte por ser mais acessível ao leitor que queira conferir as citações e ampliar o texto).

(9). — Comte, *ib.*, p. 41.

(10). — Comte, *Cours de ph. positive* 1. ère leçon — Textes choisis, p. 14.

(11). — Comte, *coletânea citada*, p. 52.

(12). — Comte, *Cours de philosophie positive*, 3. leçon — Textes p. 41-44.

(13). — Comte, *Système de politique positive*, t. II, c. 1 — Textes, p. 168 e p. 172. Cf.: “Le positivisme, en réduisant toute la morale humaine à vivre pour autrui...”, “Seul le positivisme devient à la fois digne et vrai, quand il nous invite à vivre pour autrui” — Catéchisme positiviste, 8. Textes, p. 182 e 185.

do salário (14), seu amor à liberdade, que o conduz a engenhosamente salvá-la de sua própria e tão em voga na época da convicção determinista (15). Mormente seu pioneirismo nos estudos sociais. “Física social” é o nome que primeiro lhe dá; com felicidade, forja depois o vocábulo “sociologia” (a partir do 4º vol. do *Cours de ph. positive*, 1839), híbrido de raiz latina e raiz grega, para salientar dupla filiação. Para êle, como citamos há pouco, a sociologia é uma das poucas ciências fundamentais; e é nova nessa escalação —

“la nouvelle science fondamentale” (16).

Deve ter seu estudo preparado pelo conhecimento das outras ciências fundamentais —

“La philosophie sociale doit donc, à tous égards, être préparée par la philosophie naturelle proprement dite, d’abord inorganique, puis organique” (17).

E’ o ápice da educação —

“... élevé jusqu’au degré sociologique, seul terme naturel de son éducation décisive” (18). Ela é “destinée à compléter le système de nos connaissances positives” (19).

Para Comte, ela mantém-se no seu pedestal de suprema e absoluta até que, através de evolução mental interessante e diríamos quase fascinante, sistematiza êle a sua nova religião; ali, então, doutrina:

“Mais, quoique cette dernière science préliminaire (é o adjetivo com que situa em lugar menos alto a sua sociologia) soit nécessairement plus complète que les précédentes, elle n’embrasse point encore tout ce qui constitue la nature humaine” das qual as “lois propres ne peuvent être convenablement étudiées que par la morale... C’est ce qui dispose souvent les esprits peu systématiques à méconnaître la plénitude synthétique qui caractérise cette science finale” (20).

Mas, ao mesmo tempo, também os muitos senões, alguns graves, da obra de Auguste Comte são perfeitamente visíveis hoje em dia. Apóstolo da objetividade, também o foi do subjetivismo; não pelo que fala explicitamente sobre

-
- (14). — Comte, *Système de politique positiviste*, t. II, c. 1: “... la théorie positive du salaire, je montrerai qu’il ne paye jamais la partie essentielle du service correspondant, mais seulement sa partie matérielle, — Textes, p. 172
- (15). — Comte, *Système de politique positive*, t. II, c. 1 — Textes, p. 76; p. 81 a 86
- (16). — Comte, *Cours de ph. positive*, 40 leçon, — Textes, p. 55. „
- (17). — Comte, *Discours sur l’ensemble du positivisme*, 1. partie, — Textes, p. 89.
- (18). — Comte, *Cours de ph. positive*, 58 leçon, Textes p. 76. „
- (19). — Comte, *Considérations philosophiques sur les sciences et les savants*, — Textes, p. 107.
- (20). — Comte, *Catéchisme positiviste*, 4 entretien — Textes, p. 92.

“inévitable subjectivité ... accessoire” (21),

que é apenas ignorância humana imprescindível e necessária, mas por grande parte de suas construções mentais sistemáticas, nascidas da observação ... e dos preconceitos aos quais esteve condicionado. E' um intelectualista preso a esquemas mentais inevitáveis e serenos, que se serve de dados experimentais para provar o que antecipadamente já decidiu fôsse provado. Sua teoria dos “três estados”, base de suas comparações e de muitos estudos sociais ou biográficos (nêstes, ver o muito curioso sôbre Napoleão — nota 22) tem a suficiente aparência de verdade para satisfazê-lo como prova de suas concepções apriorísticas; mas, não resistia então, e muito menos suporta hoje qualquer análise que vá além daquela película externa. O próprio Comte percebeu essa falha medular e, com nova construção mental, procura, já a seu tempo, explicar como fundando nova religião, não recairia no “primitivo estado teológico” (23). A exacerbação do espírito de síntese atingiu totalizações subjetivas das mais características em tôda sua obra;

— “car il nous suffit évidemment de connaître les principales lois statiques et dynamiques de la sociabilité pour systématiser convenablement toute notre existence publique et privée” (24),

é mínimo exemplo que poderíamos aduzir aqui. Nêsse mesmo setor, evidencia-se igualmente seu determinismo, êste, aliás, consentâneo ao pensamento geral do tempo —

“Telles sont les conditions indispensables pour établir suffisamment l'invariabilité fondamentale de l'ordre universel...” (25),

o que nos faz compreender que se abalance a ensinar que:

“Dans l'ordre final, les Etats occidentaux n'auront pas une étendue normale supérieure à celle que nous offrent maintenant la Toscane, la Belgique, la Hollande, et bientôt la Sicile, la Sardaigne, etc. Une population d'un à trois millions d'habitants, au taux ordinaire de soixante par kilomètre carré, constitue, en effet, l'extension convenable aux Etats vraiment libres... Avant la fin du dix-neuvième siècle, la République française se trouvera librement décomposée en dix-sept républiques indépendantes, formées chacune de cinq départements actuels... Une semblable décomposition s'ope-

(21). — Comte, *Système de politique positive*, t. II, c. 1 — Textes, p. 77.

(22). — Comte, *Cours de ph. positive*, 57 leçon — Textes, p. 129-132.

(23). — Comte, *Catéchisme positiviste*, 1 entretien, — Textes, p. 172-173.

(24). — Comte, *Discours sur l'ensemble du positivisme*, 1. partie, — Textes, p. 88.

(25). — Comte, *Système de politique positive*, t. II, c. 1, — Textes, p. 81. Cf. “L'existence d'un ordre immuable constitue la première base, à la fois spontanée et systématique, de la vraie religion. Ce dogme fondamentale...” id. ib. — Textes, p. 76.

rant dans tous les Etats trop vastes, le Portugal et l'Irlande, se nulle division n'y surgit, formeront, au début du siècle suivant, les plus grandes républiques d l'Occident" (26).

A isso o conduzia o método que adotara.

No terreno propriamente científico é de supor-se que Comte, como todos seus contemporâneos, tenha tido enganos; o que é compreensível. Mas, alguns os tiveram por imperfeição dos próprios meios científicos; outros, como o fundador do positivismo, em alguma questão os perpetraram por preconceito intelectual. E' o caso da maioria de suas apreciações sobre Lamarck e o transformismo dêste

— "naive imagination", "fausseté radicale", "suppositions si gratuites", "notion profondément erronée de la nature", "chimériques suppositions", "évidemment absurde" (27).

Mas, é na sua concepção da História que vamos encontrar o outro aspecto da sua atualidade, além do pioneirismo em Sociologia. Para alguns, sua própria "física social" é obsoleta e fica envolvida nas dobras do século que passou; mas consideram válidas as relações que estabeleceu entre Sociologia e História. Daí sua influência.

Para Comte a Sociologia é totalmente superior à História. Aliás, apertando a lógica, devemos dizer que não admite uma ciência histórica independente; ela apenas pertence à divisão "estática" da Sociologia. Só isto. Não se pode conhecer a História, sem se saber Sociologia; estudando a esta, implicitamente a História já está absorvida e situada no seu devido lugar — de parte no todo. A finalidade da História é oferecer à Sociologia informações que esta deseje para evidenciar no passado as leis sociológicas fundamentais e os sistemas sociológicos que delineou. E é tudo.

"... Or, des motifs essentiellement semblables doivent désormais empêcher soigneusement de confondre la recherche abstraite des lois fondamentales de la sociabilité avec l'histoire concrète des diverses sociétés humaines, dont l'explication satisfaisante ne peut évidemment résulter que d'une connaissance déjà très avancée de l'ensemble de ces lois. Ainsi, quelque indispensable fonction que doive remplir l'histoire en sociologie ... pour alimenter et pour diriger ses principales spéculations, on voit que son emploi y doit rester essentiellement abstrait: ce n'y saurait être, en quelque sorte, que de l'histoire sans noms d'hommes, ou même sans noms de peuples ... surtout dans cette première élaboration de la science sociologique. ... Ainsi, l'histoire vraiment rationnelle des différents êtres existants, individuels ou collectifs, ne pourra commencer, sous aucun rapport, à devenir régulièrement possible que lorsque enfin le système entier des sciences fondamentales aura été préalablement complété para la creation de la sociologie, comme je l'ai souvent

(26). — Comte, *Catéchisme positiviste*, 10. entretien — Textes, ps. 176-177.

(27). — Comte, *Cours de ph. positive*, 42. leçon — Textes, ps. 62-64. Hoje se critica o lamarckismo em parte e com outros fundamentos.

expliqué dans cet ouvrage. Jusqu'alors, tous les divers renseignements historiques que l'on continuera à recueillir, à l'égard d'un ordre quelconque de phénomènes, devront être essentiellement réservés comme des matériaux ultérieurs pour la véritable histoire, au temps de sa maturité propre: leur principal office immédiat, dans l'élaboration de la science réelle se réduit seulement en fournir aux branches correspondantes de la philosophie naturelle des faits destinés à manifester ou à confirmer les lois abstraites et générales dont elle poursuit la recherche. Cette subordination nécessaire et constatée ne peut certes présenter aucune exception envers les phénomènes sociaux"... "... à combien plus forte raison doit-on regarder comme chimérique toute tentative actuelle pour constituer directement l'histoire beaucoup plus complexe des sociétés humaines. Il est donc sensible que la sociologie doit seulement emprunter à l'incohérente compilation de faits déjà improprement qualifié d'histoire les renseignements susceptibles de mettre en évidence, d'après les principes de la théorie biologique de l'homme, les lois fondamentales de la sociabilité..." (28). "La nouvelle philosophie politique, consacrant, d'après un libre examen rationnel, les anciennes indications de la raison publique, restitue enfin à l'histoire l'entière plénitude de ses droits scientifiques pour servir de première base indispensable à l'ensemble des sages spéculations sociales" (29).

Depois desses textos, compreende-se porque dizíamos acima que a influência de Auguste Comte contribui para a confusão entre História e Sociologia; questão relevante em si mesma e também pela frequência com que é colocada. Igualmente, relatamos que tal confusão nos "parecia" latente sob as determinações dos diplomas oficiais mencionados ao início deste comentário.

História, porém, não é Sociologia.

Ambas possuem o mesmo objeto material (servimo-nos dessa terminologia como poderíamos empregar qualquer outra que expresse o mesmo conteúdo). — São: atos humanos. A coincidência no "material" sobre o qual versam as duas pode dar margem a confusões de identidade.

Mas, diferem entre si — como, de resto, todas as ciências autônomas — por seus objetos formais.

A História estuda os atos humanos e fatores que neles influíram, vistos em sua sucessão temporal. A categoria *tempo* é sua formalidade específica para enquadrar os atos humanos. Estes são focalizados em sua total e complexa realidade, mas sob esse ângulo e perspectiva (30).

(28). — Comte, *Cours de ph. positive*, 52. leçon, — Textes ps. 111-113.

(29). — Comte, *Cours de ph. positive*, 48. leçon, — Textes p. 109.

(30). — Cf. José Van Den Besselaar, *Introdução aos estudos históricos*. São Paulo. Herder, 2ª ed. 1958 (3ª: 1968), p. 30. — E: "... catégorie de la durée... le le plasma même où baignent les phénomènes et comme le lieu de leur intelligibilité", escreve Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire ou métier de historien*. Paris, Armand Colin, 6ª ed., 1967, p. 5. Interessante também a concepção de Santo Agostinho. Desenvolvendo o que para ele é

Já a Sociologia estuda os atos humanos enquanto fenômenos regulares das sociedades humanas, procurando sistematizar tendências; com isso, formula critérios gerais de apreciação (apreciação esta, segundo uma escola, que não visa o “bem” e o “mal”, sendo quase sinônimo de observação; consoante outra, que deva emitir juízos de valor, em ordem aos benefícios que aporte, ou aos óbices que levante ao homem).

A Sociologia observa, pois, o fato. A História, com seus métodos e técnica próprios, o reconstrói.

E é sobre essa reconstrução que a Sociologia, se quiser manter-se em terreno científico, terá de aplicar sua atenção, ao estudar tendências sociais do passado.

O conhecimento histórico depende da objetiva realidade. Tanto mais profundo será quanto esta última tiver sido mais perfeitamente reconstruída. Assim, a História não pode ser subjetiva.

Igualmente, a Sociologia. Mas, se quiser interpretar a História a partir de seus próprios sistemas sociológicos e de suas categorias atuais, torna-se-á, quanto ao passado, apenas matriz de subjetivismo. Estará deturpando a realidade que já existiu.

Certamente podemos estudar as tendências sociais e fenômenos regulares das sociedades humanas pretéritas, como o deseja a Sociologia. Parece até indispensável. Mas se pesarmos a esse passado nossas atuais categorias sociológicas, sem o devido critério histórico e fora do ambiente em que palpitou, estaremos brincando de construir uma falsidade. As deduções apresentadas valeriam apenas para demonstrar a habilidade do inadvertido estudioso em simular, como conclusão lógica, pré-fabricadas decisões, anteriores a seu estudo.

E' anti-científico pretender-se não o focalizar, mas o *refazer* pelo nosso presente um passado que já não existe.

Arrebatando épocas já vividas e transportá-las sem o *modus* e técnica da ciência autônoma, que é a História — ao momento intelectual de hoje, acorrentando-as às legítimas e necessárias escolas, opções e tensões dos sociólogos atuais, é esvaziá-las de realidade e inflá-las de subjetivismo. Como, em movimento contrário, projetar

objeto da história, afirma que este engloba três ordens de considerações: os fatos, isto é o que sucedeu no passado, coisa já feita — “*factum*”, “*res gestae*” — que reúne em locuções túrgidas de significação, como “*spatia temporum*”, “*volumina saeculorum*”, “*contextus ordo saeculorum*”. Esse, o primeiro e fundamental aspecto é o da *ordem do tempo*. O segundo, determina a *natureza* desses fatos. Enfim, o terceiro especifica o *âmbito* dos fatos humanos: o gênero humano coletivamente, (Giuseppe Amari, Il concetto di storia in Sant'Agostino, Roma, Paoline, 1950, p. 28-29).

no passado as mesmas escolhas e sistemas sem se submeter aos critérios específicos daquela disciplina, reduz-se a *forjá-lo emocionalmente*.

Confundir História e Sociologia é ceder ao domínio do subjetivismo. Por isso se compreende, num exemplo extremado, como a enciclopédia russa “refaça” os fatos consoante sucessivas mudanças de homens no govêrno.

Não são precisos favores nem cortesias para se reconhecer a Sociologia como matéria em si magnífica e para a humanidade muito útil. Mas, se indebitamente a'guém em nome dela quiser confundí-la com História, negando a esta autonomia e existência próprias, torna-la-á ativo elemento de destruição da cultura. E, pela carga emotiva que a pessoal participação de vivências produz e mantém quando se apreciam sistemas sociais, far-se-á “dessa” Sociologia combustível para ebulições primeiro afetivas depois mentais — o que, por sua irrealidade, é, medularmente anti-cultural e anti-científico.

E' que se pode dar igualmente com a denominada sociologia histórica. Não é História. Usa informes devidamente tirados da História. E pode ser “concreta” quanto desejo ou lhe seja requerido por sua natureza; mas nem por isso deixa de ser Sociologia para transformar-se em História. Como sucede com quase tôdas as disciplinas, ajuda-se de outra. Goldmann escreve que

“o objeto da História é o conhecimento tão rigoroso e tão preciso que possível dos acontecimentos, naquilo que têm de específico e de particular, sem qualquer consideração nem pelo interesse individual ou coletivo, nem pela utilidade prática” (31).

Ora, que o objeto da História se consigna através do conhecimento rigoroso e preciso dos fatos é indubitável; mas que êsses fatos possam ser conhecidos sempre

“sem qualquer consideração pelo interesse individual ou coletivo nem pela utilidade prática”,

é sòmente um apriorismo dogmático do autor.

Assevera êle que o “fim geral de tôda atividade científica” é a *adequatio rei et intellectus*. Perfeito. Por isso estranhamos negue êle à História seu objetivo natural; porque está impedindo ao intelecto adequar-se à coisa ou realidade. As observações que êle contesta à História são da mesma ordem que o simples verificar que um fato apareceu. São tiradas de parte integrante, constitutiva do mesmo fato que êle deseja conhecer. Recusá-las é amputar o acontecimento, parcializá-lo, torná-lo incompreensível; ou reduzi-lo a mero instru-

(31). — Lucien Goldmann, *Ciências humanas e filosofia*. São Paulo. Difusão Européia do Livro, 1967, p. 18.

mento não de outra ciência que lhe respeitasse a entidade própria, mas que se usa, modificando-o interna e substancialmente (por aquela decretada negação), a fim de que sirva a corroborar princípios ideológicos. História seria pura estatística sociológica.

A função da História, pois, seria a de mera crônica, sempre incompleta, destinada a apresentar material ao sociologismo.

Vejamos algum exemplo.

Ainda na proto-história, — em certos lugares, já História — o surgir do bronze implica necessariamente considerações de “interesse coletivo” e de “utilidade prática” para que o fato seja conhecido em si mesmo. Uma combinação, ao menos ideal, de 85% de cobre e 15% de estanho não pode simplesmente “aparecer”. Supõe convivência maior entre os homens, povos, migrações, sedentarização relativa — por interesse individual e coletivo; a busca de meios para a satisfação mais adequada de precisões, o que vai ensinando a utilidade prática das coisas. Sem isso, o fato “bronze” não pode aparecer. Supõe ainda que as diferentes jazidas estejam localizadas perto uma da outra; que tenha havido observação humana, devida ou não ao acaso, que conclui pela qualidade superior do terceiro produto (dureza, conservação), utilidade prática, pois; que pouco a pouco, o interesse prático fez brotar conveniente técnica de preparação e até especialização nas diversas fases do preparo. Supõe absolutamente o estudo de que representa para o progresso e evolução humana a presença do bronze em mãos do homem. — Esse é o acontecimento “bronze”.

Na história da China, deparamo-nos com o reinado do curioso imperador Wang Mang (9 a 22 de nossa era). Não se sabe como seria possível sequer descrever seu tempo de governo sem considerações de “interesse coletivo” e “utilidade prática”. Letrado, intelectualista, o usurpador é seqüaz, a sua maneira, de Mêncio. Encontra crise social pronunciada (que deve ser descrita e explicada pela História...) e procura remediá-la de acordo com seus esquemas mentais, professados com ardor. Ainda sem o título imperial, mas com todo o poder em mãos — sendo imperador nominal P'ing-ti, uma criança —, no ano 6 de nossa era decreta reforma agrária revolucionária: ninguém teria mais direito de possuir além de cerca de 150 hectares de terra (“30 k'ing” de “ming-t'ien”). Foi um primeiro ensaio e a reforma não foi posta em obra. Wang acaba por assassinar o legítimo imperador, então com 9 anos, e assume também os títulos supremos da nação (10 de janeiro do ano 9 d.C.). A crise social agravara-se mais, havendo aumentado o número de escravos e o açambarcamento de terras pelos grandes. Nesse mesmo ano, o novo imperador determina profunda reforma: o verdadeiro proprietário do território chinês é somente o Estado; praticamente, poderia haver proprietários, em nome do Estado; o máximo de ex-

tensão continuavam sendo os 150 ha., mas agora tal limite foi efetivamente aplicado; e cada família de 8 pessoas recebeu cem “meú” (5 hectares). A escravidão particular era igualmente delimitada. No ano 10, Wang regulamenta toda a economia, criando novos funcionários, uns para vigiar os mercados e estabelecer em cada trimestre o preço máximo das colheitas; outros para nivelar a circulação das mercadorias (adquiriam as que não eram compradas, armazenavam-nas e as colocavam à venda quando a escassez poderia torná-las mais caras), e banqueiros oficiais para facilitação do crédito. Obrigou seus súditos à declaração de profissão. Estabeleceu impostos de vários gêneros. Reformou diversas vezes a moeda, decretou o monopólio do ouro. Como consequência, houve fome geral no país (em alguns lugares chegou-se a antropofagia), desordens violentas, empobrecimento de toda a nação, revolta dos “sobrancelhas vermelhas”, enfim a marcha sobre a capital, Tch’ang-ngan, o assassinato de Wang Mang (outubro do ano 22) e o fim de sua bem intencionada utopia intelectualista.

Como a História poderia apresentar o acontecimento sumariamente descrito, omitindo o que Goldmann exige seja reservado a outra(s) ciência(s)? As considerações de interesse individual, coletivo e de ordem prática são o próprio fato histórico. E nada impede que outras especialidades debruçem-se sobre a reconstrução feita pela História e a observem debaixo de suas respectivas formalidades: a Sociologia, aplicando seus critérios próprios ao sistema de governo implantado; a sociologia histórica, coligando o regime de Wang a estatismos anteriores e posteriores, estudando as várias reformas agrárias havidas na humanidade (e reconstruídas pela História), examinando a influência sociológica das idéias de Mêncio, e muitos mais capítulos. O direito, vendo o *status* jurídico do país na época e sua aplicação. A economia, encontrando tantos pontos compreendidos em seu vasto e relevante âmbito. A própria psicologia.

Assim, por toda a História. Os fatos Revolução Francesa, Napoleão, Congresso de Viena, Santa Aliança, derrota de Sedan, período colonial, primeira guerra mundial... não se entendem sem considerações de interesse coletivo e utilidade prática. Estas, em muitos casos, integram a “natureza” íntima do acontecimento.

Com isso não se nega ao sociólogo, ou outros cientistas, ulteriores estudos e explicações. São de outro âmbito. O que não se pode admitir, a bem da ciência, é que se tire à História seu objeto próprio, que é a reconstrução completa do fato histórico. Ou que o sociólogo, usando de seus critérios, reivindique para si a tarefa histórica. Não estando habilitado para isso, sua incompetência nesse setor perpetra subjetivismos emocionais, cujo resultado, cientificamente falando, para si e para os outros, é o grande *lôgro* que sua incursão “histórica” produz.

Enfim, para alguns o desêjo não de entrosamento, mas de confusão entre Sociologia e História provém de perspectiva mental peculiar, já descrita antecipadamente por Michelet no prefácio de sua *Histoire de la révolution française*. Diz êle que a chegada dessa revolução não era sômente mais uma continuação do tempo: era a presença do futuro, a definitiva realização da História. — Dentro dessa concepção, não havia mais passado, cujas aspirações estavam concretizadas na realidade; nem futuro, pois o que se previa para êle já se tinha incarnado nos fatos. Tudo deveria ser julgado pelo presente, despojado de tempo: o profetismo subjetivista.

Para certos pensadores, a aspiração da idade de ouro, o veemente anseio de melhorias sociais legítimas e dignas de galvanizar idealismos faz com que percam a consciência das distinções, dos diferentes aspectos existenciais da realidade. Com o ímpeto de foguetes teleguiados, se cabe aqui tal comparação, projetam-se dentro da História, *decididos de antemão* não a estudá-la com os critérios que são próprios dela, para, ao depois, aplicarem a essa reconstrução as normas sociológicas; mas, sim, para extrair dela, à sua maneira fundamentalmente viciada, tanto e só o que lhes parecer útil para provar suas sistematizações. A categoria essencial da História — tempo — alí só existe para alusões vagas; não na riqueza de seu conteúdo, que é cenário mental e físico, interêsses, explicações de origens, sucessão de circunstâncias e de homens, instituições, pressões, acontecimentos. — E, assim, o presente é que julga a tudo, despido de tempo. E essa é uma “outra” maneira de identificação entre Sociologia e História, com a natural e inevitável consequência do subjetivismo anti-científico.

Atingido êsse ponto de nosso comentário, viria, agora, muito a propósito, o momento de se considerar a Filosofia da História. O assunto é amplo e requereria nímia extensão de nosso artigo. Aqui nos devemos cingir a observar que se trata de matéria legítima, desde que não se engolfe em visões subjetivas. E declarar cãdidamente nossa admiração e espanto em ver como, de todos os lados e modos, se fillosa atualmente sôbre História, maximé em meios eclesiásticos.

Estamos, contudo, concluindo apanhado sôbre um dos aspectos dos diplomas legais referentes à reformulação do ensino médio em São Paulo. Não obstante as boas intenções de seus autores, o pormenor estudado revela-se lesivo à cultura: desconhece a História, não lhe arcabouça programas e nem requer competência para seu ensino, se em algum lugar fôr ministrado.

Resta-nos apêlo a quem de direito, a fim de que, reexaminando a questão, possa agir em consequência, para bem da cultura brasileira, privada de essencial ramo do conhecimento.

Se, agora, êsse valor cultural da comunidade humana — inquestionável em qualquer povo civilizado — fôr considerado em direta relação à pessoa do estudante, poderemos observar como a História não só exorna a inteligência, mas igualmente alicerça a vontade.

De fato. E' ela basilarmente formativa.

Começará a competência do mestre em motivar o interesse pelo passado a partir do presente; demonstrará que essa é a atração pelo humano. E reconstruirá, com os meios históricos, a vida das civilizações e dos homens notáveis que nelas pulsaram. E serão reedificados cenários, mutáveis com as épocas, emoldurando elementos alguns transitórios, perenes outros — ideias, sentimentos, móveis de ação, o imponderável da vontade humana. Essa composição de passagem e permanência, que constitui a realidade vital e aguça a pesquisa intelectual, dará pouco a pouco ao aluno espírito de compreensão (que não é "justificação"), maganimidade ante a extensa e trabalhada aventura humana, entedimento do que seja o homem, esperança de polimentos, desmitização do presente então atual, anseio de preparação para o futuro.

Mas, para se situarem devidamente os fatos históricos, não bastam aspectos parcelados. Requer-se o estudo do todo, com o maior esmero científico possível. Essa visceral exigência da História é impulso para o desenvolvimento da mentalidade precisamente científica do aluno. Essa mentalidade supõe disciplina da vontade vitória sobre generalizações fáceis e unilateralismos tão próprios das pessoas em formação. Abrindo-se à verdade tôda, e não parcializada, e isso após generoso esforço de sua vontade esclarecida, o estudante não só estará prestando inestimável serviço à cultura universal, mas edificando em si uma personalidade tão culta quanto dotada de equilíbrio de visão.

A objetividade, e não o subjetivismo fácil e fanatizante, será sua conquista, no terreno das realidades. A vontade, forte, constante e racionalizada, seu prêmio. Porque aprenderá a dominar-se, para poder assimilar uma ciência que depende dos fatos.

Livre de seus apriorismos instintivos, será elemento digno da humanidade que o reveste e útil para o país, cujo progresso requer "engajamento" de todos, máxime dos cultos. Só o presente, bem usufruído, poderá assegurar ao Brasil participação num futuro que se anuncia próximo e tão intelectualizado.

A inteligência, enriquecida pelo conhecimento histórico, e a vontade, impulsionada por aquêle saber e pelas exigências que êle carrega consigo, testemunharão o respeito que os mais velhos tiveram pela personalidade do aluno e pelo aprimoramento da pátria, que a todos deu vida.

Pela cultura universal, por nosso país e pela pessoa do jovem não enxotemos a História em curso que é básico para o desenvolvimento dêsses três valores.

* * *

INTERVENÇÕES.

Do Prof. *Roberto Machado Carvalho* (FFCL. Itú. S.P.).

Diz que não pretende entrar no aspecto ideológico, muito menos em Filosofia da História, lembra apenas três aspectos práticos da questão:

1). — O problema teve origem quando História e Geografia sofreram cortes nos currículos escolares, tanto no Ginásio como no Colégio.

2). — O *Diário Oficial* de 30 de agosto de 1969 publicou nova regulamentação do Concurso de Ingresso ao Magistério Secundário oficial, onde se pode notar uma certa reação para melhor, da posição da História e da Geografia no Curso Médio, quando coloca:

a). — Geografia e Estudos Sociais;

b). — História e Estudos Sociais.

3). — Em São Paulo muitos Colégios adotaram Estudos Sociais, apenas teòricamente, pois, na prática, continuam ministrando cursos de Geografia e História.

*

Da Profa. *Célia Freira d'Aquino Fonseca* (Universidade Federal de Pernambuco).

Afirma que realmente o caso é grave e, como o Autor disse em sua comunicação, para começar há confusão entre o conceito de História e o de Sociologia. Esse fato faz com que se deva propor uma moção de protesto por parte do Simpósio pela exclusão autorizada — se algum Colégio o desejar — da História e da Geografia dos currículos dos cursos médios (o que é um exemplo pernicioso para os demais Estados da União e daí ser essa uma questão de âmbito não só estadual como também nacional).

2). — Quanto à autorização para se ensinar a História e a Geografia, face a essa reforma que poderá aparecer (ou não aparecer, a critério do estabelecimento de ensino) para a área de Ciências Hu-

manas ou Estudos Sociais os diplomados pelos Cursos de História e Geografia, se não tiverem duas disciplinas de Ciências Sociais (aliás, fato mais ou menos contraditório, porque História também é Ciência Social, sendo mesmo, segundo o Prof. Fernand Braudel, a “ciência das ciências sociais”) não terão autorização para ensinar estas matérias sob êsse rótulo, nos artigos da reforma, bastantes vagos e indeterminados.

Seria interessante lembrar também a opinião do grande Marc Bloch (em *Mélanges*, volume I, o artigo “O que é a História”, publicação da École des Hautes Études de Paris) de que um fato social não terá mais importância por estar mais longe ou mais próximo, no tempo — e aí lembra, na Astronomia, o caso do Sol e da Lua (página 2) a Lua por estar mais próxima, teria mais importância para a Terra, do que o Sol?

3). — Deve confessar, no entanto, que os professores terão grande responsabilidade nessa questão. Como escreveu o Autor da comunicação, a História (como a Geografia) não pode ser ministrada de modo fragmentário; quantos professores de História e de Geografia têm seguido êsse princípio?

*

Do Prof. *José Ênio Casalecchi* (FFCL de São José do Rio Pardo. S.P.).

Diz que a colocação da Sociologia nos Cursos de História não deverá ser justificada em função do futuro “registro” a que o licenciado teria direito. A inclusão da disciplina deverá ter como objetivo uma formação mais precisa do futuro professor de História ou do historiador.

*

Do Prof. *Deusdá Magalhães Mota* (FFCL/USP).

Teceu várias considerações em torno da Reforma, fazendo várias críticas e apresentou diversas sugestões.

*

Do Prof. *Astrogildo Fernandes* (FFCL da PUCRS).

Afirma que com a manifestação de aplausos e encômios à natureza do trabalho do Prof. Afonso de Moraes Passos relativo à posi-

ção do ensino da História no curso secundário, vale-se da oportunidade para congratular-se com a direção da APUH pela inclusão no **temário** do Simpósio de estudos de aspectos didático-pedagógicos. Tal objetivo foi, segundo sua opinião, uma reivindicação sua e de muitos colegas desde o Simpósio de Marília.

Com referência à ebulição das leis alusivas ao ensino da História e em face do caso concreto das decisões governamentais do Estado de São Paulo, traz à consideração do Autor da comunicação a seguinte proposição: o estudo de Estudos Sociais ou Ciências Humanas absorvendo os conteúdos intrínsecos da História propiciará elementos para respaldar a formação do estudante secundarista ante o programa dos chamados exames vestibulares?

* *

*

RESPOSTAS DO PROFESSOR Pe. JOSÉ AFONSO MORAES BUENO PASSOS.

Ao Prof. Roberto Machado de Carvalho.

Diz que registra, para ilustração do seu pequeno estudo, a intervenção do Prof. Roberto Machado de Carvalho, esclarecendo que já há anos tem havido sucessivos cortes de aulas nos currículos médios de História. Ignorava esse pormenor, pois, infelizmente, não tem experiência no ensino médio.

*

Ao Prof. José Ênio Casalecchi.

Afirma que o autor da intervenção acha, e muito bem, que a colocação de matérias sociológicas no currículo universitário de História não deve obedecer apenas a um imperativo ora surgido, de futuro mercado de trabalho para os alunos do curso de História.

Diz que concorda inteiramente como esse ponto de vista. Em muitos currículos universitários, fora do país e em alguns dentro, isso já se acontecia e com grande proveito. O que adiantou foi que algumas Faculdades introduziram agora matérias de Sociologia no curso de História porque *o registro em História, neste Estado, não dará mais direito a lecionar História* no ensino médio, pois a História “poderá” ser compreendida dentro dos “estudos sociais” e “ciências humanas”, requerendo-se, nesse caso, que o pretendente a um cargo de professor tenha feito matérias rotuladas de “sociais”. E bastam em rigor estas últimas: *não é preciso a História*, mas são necessárias elas, para aquele registro. Por isso, em Santos e em

Marília já foram introduzidas mais matérias sociológicas (antropologia já era ministrada no curso de História). O Professor Eurípedes Simões de Paula, presente no plenário, por isso fez uma consulta oficial ao organismo competente do Governo paulista, indagando o que seria necessário para aos formandos em História para pretendiam lecionar a disciplina "Estudos Sociais" (a matéria que encampou a História). Foi-lhe respondido oficialmente que deveria introduzir matérias sociológicas de tal e qual modo. Portanto, foram as várias Faculdades que procuraram apenas tornar seus alunos aptos para terem trabalho no futuro. Não há mal em quererem elas o bem de seus alunos.

*

Ao Prof. *Deusdá Magalhães Mota*.

Sustenta que o Prof. Deusdá Magalhães Mota prova ter larga experiência no ensino médio. E o cumprimenta por isso, avaliando as lutas que deve ter tido e as vitórias obtidas em tantos anos.

O autor da intervenção acha que a lei paulista, com algumas ressalvas, pode ser aproveitada, pois a integração de estudos é coisa útil. No modesto entender do Autor da comunicação, fala da integração dos estudos como algo imprescindível. Cita o exemplo das missões espaciais onde várias ciências — astronomia, física, medicina, bio-engenharia e outras — se conjungam num produto final, para que o tentamen seja possível, enfim, obtenha êxito. Mas cada uma dessas ciências conserva seu objeto e seus métodos próprios: daí o sucesso. Como está na lei paulista, haverá confusão entre Sociologia e História, que são duas matérias diversas. Sugere como fazer as desejáveis pontes entre elas, mas também observa que as suas duas sugestões não são únicas possíveis, nem provavelmente as melhores.

Afirma não negar a boa intenção das autoridades do nosso Estado, e o disse na sua comunicação. O que nega é o acerto da aplicação dessa boa intenção, dando para a História o mesmo objeto e método que tem a Sociologia, pois não se integram as duas matérias, mas se destrói uma delas, essencial à cultura, ao espírito, à vida e à objetividade. Isso foi o que quis dizer. E agradece ao Prof. Deusdá a intervenção oportuna.

*

A Profa. *Célia Freire d'Aquino Fonseca*.

Inicialmente agradece à culta professora a sugestão de uma moção de pedido de reconsideração ao Governador de São Paulo — Estado líder, como disse a Professora, e que pode fazer leis que

serem imitadas. Pensa que todos ou, ao menos a grande maioria dos presentes concordaria com a moção, a ser discutida na sessão final.

*

Ao Prof. *Astrogildo Fernandes*.

Afirma que o autor da intervenção fez uma única pergunta: as modificações introduzidas pela lei paulista teriam influência nos chamados vestibulares das Faculdades de Filosofia no Estado de São Paulo? Respondendo, diz que na Faculdade de Santos não será alterado o programa para o vestibular, não haverá exames de “estudos sociais” (que poucos sabem o que realmente são) e pode afirmar, invocando o testemunho do Prof. Simões de Paula, que também na Universidade de São Paulo será obedecido o mesmo critério.

ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SÔBRE O ENSINO DA HISTÓRIA NO CURSO SECUNDÁRIO (*).

JOSÉ ÊNIO CASALECCHI.

Da Faculdade de Filosofia de São José do Rio Pardo.

INTRODUÇÃO.

Um significativo número dos Cursos de História de nossas Faculdades de Filosofia tem como preocupação precípua a formação do professor secundário. Este já é um pressuposto para se chegar a uma visão científica da História, uma vez que os Licenciados têm a devida formação universitária. Caberá a êstes a responsabilidade de mostrar a enorme dimensão educativa da História. A posição da referida disciplina, dentre as demais do curso secundário, não é das melhores. No entanto, quase nada se tem feito no sentido de se buscar a sua valorização adequada no processo educativo.

Isto daria à ciência histórica a sua devida importância, nem sempre reconhecida no ensino de grau médio. Gostaríamos de refletir sôbre o ensino da História no referido curso, partindo de três pontos básicos:

1. — A inclusão da mencionada disciplina num processo mais amplo: a educação.
2. — A necessidade de se definirem os objetivos específicos de História, sintonizados com o processo da educação contemporânea.
3. — As atuais limitações a êsse tipo de atitude.

*

1. — O sistema educacional é sempre um aspecto da sociedade global, a qual cria condições, meios e propõe objetivos para o mesmo. Obviamente, o processo educativo deverá caracterizar o contexto em que se insere e só então definir os seus objetivos. Esta definição se fará desde que se tenha uma visão da sociedade global.

Uma visão do homem.

Uma proposição em função dêsses dois pontos.

(*) . — Comunicação apresentada na 5ª sessão de estudos, Equipe B, no dia 5 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

“A educação não molda o homem abstrato, mas em uma dada sociedade e para ela” (1).

Estas são as condições necessárias para que se possa dar à educação a sua necessária contribuição instrumental, correspondendo às outras forças de transformação, extremamente dinâmicas nos dias atuais. No entanto, a preocupação tem sido demasiada em função de métodos e técnicas, do que mesmo em relação aos objetivos. E' preciso separarmos devidamente métodos, técnicas e objetivos para não sermos malogrados

“... a deficiência surpreendente da educação moderna procede de nosso apêgo à perfeição de meios e métodos educacionais e de nossa impotência de submetê-los a seu fim” (2).

Muito importante, ao se definirem os objetivos, é que se tenha bem evidenciada toda a dimensão do termo. O objetivo não é estático, devendo permanecer sempre o mesmo, independente das situações. Deverá, isto sim, estar sujeito a revisões para que não se isole das necessidades e concepções das sociedades de cada tempo e lugar. Daí a afirmação de Dewey: —

“O objetivo é experimental e por isso evolui continuamente, à medida que vai sendo provado na ação” (3).

Isto nos evidencia que os objetivos para nortear um processo de educação, deverão guardar essa dinâmica, essa capacidade de serem testados na prática. E' importante que se reflita nesse conceito, numa época de mudanças significantes e rápidas, como é a nossa

“Contudo, quando uma sociedade entra num período de grande mudança cultural, as idéias e práticas sociais tendem a deixar rapidamente para trás novos modos de agir, enquanto os objetivos educacionais anteriores permanecem no novo período. Quando isso acontece, a escola tenta educar as pessoas em modo de pensar e agir que pertencem a uma época passada. Contudo os velhos objetivos não são válidos” (4).

-
- (1). — MANHEIN (Karl). — *Funções das Novas Gerações*. In: PEREIRA (Luís) e FORACHI, (M.), *Educação e Sociedade*, Companhia Editora Nacional, 1969, pág. 8.
 - (2). — MARITAIN (Jacques), *Rumos da Educação*. São Paulo, 1966, pág. 28.
 - (3). — DEWEY (John), *Democracia e Educação*. São Paulo, Editora Nacional, 1959.
 - (4). — SMITH (Stanley S.), *Fundamentals of Curriculum Development*. Tradução de Heloisa Moreira de Souza. CENTRO REGIONAL DE PESQUISAS EDUCACIONAIS. VII Curso de Especialistas em Educação para a América Latina. São Paulo, 1964.

Entretanto, as nossas instituições educacionais pouco tem se preocupado com a busca de novos objetivos. Continuamos com o bacharelismo árido e sem sentido, ditando idéias e jamais discutindo, procurando formar enciclopédias vivas, trabalhando **SÔBRE** e não **COM** o educando. A força instrumental da educação só será alcançada na medida em que se predispõe o homem a revisões constantes, desenvolve-se a análise crítica e o espírito de pesquisa, abandone-se o verbalismo.

“Nossa educação não é teórica porque lhe falta êsse gosto da comprovação, da pesquisa. Ela é verbosa, palavresca (5).”

No que diz respeito ao ensino da História no curso secundário, acreditamos que êle faz eco à função instrumental da educação. Há ainda uma preocupação preleccional, do uso extremado da memória.

Por isso acreditamos que ao professor de História caberá refletir sôbre os objetivos gerais do sistema de educação. A partir daí, procurar saber até que ponto os objetivos específicos deverão colaborar e como farão isso. Nem sempre se tem perguntado: para quê esta aula, êste conteúdo, êste método.

2. — A sintonização entre os objetivos específicos da disciplina com os gerais do processo educativo é exigência marcante na obra de educar. Nenhuma disciplina poderá, válidamente definir os seus objetivos, desde que não considere os objetivos gerais da educação em que está colocada. Por isso, passemos concretamente ao caso dos objetivos da História no curso secundário. Para tanto precisamos estabelecer uma distinção entre História “Ciência” e História “Matéria”, quanto aos seus objetivos (6). Isto não implica em que a História Ciência e História Matéria sejam diferentes, mas são enfocadas de maneira diversa. Para esta última, o objetivo é o educando e o seu desenvolvimento. Para a primeira o objetivo é o próprio conhecimento específico.

Assim, poderíamos pensar em alguns objetivos específicos para a História, que seriam válidos atualmente, dentro de um processo democrático da educação. Não pretendemos indicar nada de novo, mas pontos para a reflexão aos que se preocupam com o problema.

“Parece incrível que haja professores, e não é pequeno o número, que lecionam durante anos sem conhecimentos dos objetivos

(5). — FREIRE (Paulo), *Educação como Prática de Liberdade*. Rio, Paz e Terra, 1967, pág. 88.

(6). — COSTA (Emília Viotti da), *Os objetivos do Ensino da História no Curso Secundário*, in “*Revista da História*”, São Paulo, nº 29, 1957.

de sua cadeira e, o que é pior, sem nunca tomarem consciência de que cada aula deve fazer parte de um conjunto harmônico: a educação” (7).

Acreditamos que à História caberia especificamente:

1). — Levar o educando a tomar consciência de sua condição de ser social, formar o cidadão democrático capaz de viver em sociedade

“Ensinamo-los para que os alunos tenham conhecimento das sociedades passadas, se os ensinamos a conhecer as sociedades passadas é a fim de melhor compreender as presentes (através de comparação e relações), a fim de poder pensar, refletir, raciocinar sobre a vida das sociedades humanas, a fim de delas extrair significações sobre uma grande variedade de fenômenos da vida comum, política, econômica, jurídica, religiosa, etc.” (8).

Quando a História atingir esse objetivo, terá desenvolvido no educando a capacidade de reflexão, de tirar relações, a sua criticidade. Todos que trabalham com a matéria, sabem como ela é rica nesse sentido.

2). — Levar o educando a tomar consciência da sua responsabilidade para a comunidade em que vive, como cidadão de um país e do mundo. O termo reponsabilidade, entendêmo-lo como resultado de uma integração e não de uma acomodação, um enquadramento.

“A integração resulta da capacidade de ajustar-se à realidade acrescida a de transformá-la a que se junta a de optar, cuja nota fundamental é a criticidade. Na medida em que o homem perde a capacidade de optar e vai sendo submetido a prescrições alheias que o minimizam, suas decisões já não são suas, por que resultados de comandos estranhos já não se integra. Acomoda-se. Ajusta-se. O homem integrado é o homem sujeito. A adaptação é assim um conceito passivo — a integração ou comunhão, ativo” (9).

Através deste objetivo poderíamos formar a consciência patriótica e humanísticas do adolescente.

3). — Desenvolver a capacidade para a produção de um pensamento crítico. À proporção que o educando analisa, compara, julga, seleciona idéias está desenvolvendo essa capacidade básica para a integração.

(7). — BARBOSA (Thereza Fernandes), *Necessidades e Objetivos do Estudos Dirigido da História*. Escola Secundária. Rio de Janeiro. CADES, nº 19, pág. 106.

(8). — CASTRO (Amélia A.F. Domingues de), *Princípios do Método no Ensino da História*. Boletim 138 da U.S.P., 1952, pág. 57.

(9). — FREIRE (Paulo), obra citada, pág. 42.

“A análise de situações passadas cria o hábito para a análise de situações contemporâneas” (10).

4). — Levar o educando a conhecer o método científico na abordagem e dar conhecimentos das fontes seguras e válidas de informação. Isto poderá ser intensamente explorado nas aulas de História: — leituras de textos, documentos, interpretação de dados.

5). — Aprimorar no educando a formação estética básica para o bom desenvolvimento da sua vida emocional.

6). — Fornecer ao educando conhecimentos gerais básicos para a continuação dos seus estudos.

“Desde que aqueles que vão ser historiadores ou professores de História, constituem pequena minoria, a finalidade da História é sobretudo, aos alunos preparo básico, útil para as profissões que vão seguir. A variedade de valores culturais da História é tal, que praticamente em tôdas as profissões ela é elemento auxiliar, sem esquecermos a sua utilização direta no estudo das ciências sociais” (11).

Com êsses objetivos acreditamos que a História ganha uma importância considerável no processo educativo. No entanto, todos êsses objetivos só terão validade na medida em que se reduzem a definições de comportamento em situações concretas. Deverão ser postos em termos de comportamento humano.

Mas é evidente que não é com a História de “governantes”, “guerreiros” que busca dar belos exemplos e açular o ufanismo, que chegaremos a êsses objetivos. Uma História em que as datas se sucedem aos nomes, em que a memória é solicitada constantemente. Nem muito menos com relatos de batalhas, de caídas e subidas de governos se chegará aos objetivos propostos. Tão pouco com a História que busca dar “lições de moral”.

“A significação moral da História está em seu poder de cultivar uma inteligência socializada. E’ possível utilizá-lo como uma espécie de reservatório de anedotas destinado a inculcar lições morais especiais, sôbre tal virtude, de tal vício; mas semelhante estudo é menos um uso ético da História do que um esforço para criar impressões morais por meio de um material mais ou menos autêntico. Na melhor das hipóteses produz uma temporária exaltação emocional; e na pior, grosseira indiferença a êsses esforços moralizantes. O auxílio que a História poderá prestar a uma compreensão mais inteligentemente aguda e viva das presentes condições sociais de que os indivíduos participam, será a sua permanente e construtiva base moral” (12).

(10). — COSTA (Emília Viotti da), *obra citada*.

(11). — CASTRO (Amélia A.F. Domingues de), *obra citada*, pág. 62.

(12). — DEWEY (John), *obra citada*, pág. 239.

Muitos menos uma História puramente informativa — sabemos que o conhecimento informativo só tem valimento quando enriquece a atividade, o pensamento e a conduta do indivíduo. Nem se pense numa História biográfica.

“Se ao escrever-se uma biografia se relatassem apenas os atos de um homem isolado das condições que os produziram e com referências às quais esses atos eram reações, não se teria um estudo de história, pois não haveria um estudo da vida social, que é resultado de uma associação de indivíduos. Seria como limitar-mo-nos a recobrir de açúcar certos conhecimentos de natureza informativa, para os fazermos ser mais facilmente engolidos” (13).

Dentro de uma nova visão da História, não só os programas deverão ser reformulados, como os métodos e as técnicas do ensino. O uso constante da preleção tão cara ao professor de História, perde sentido em função dos objetivos propostos.

“Hay maestros que creen que los metodos de enseñanza se extienden a lo largo de un continuo (continuum), en uno de cuyos extremos se hallan las tecnicas de exposicion. Tecnicas tales como la expositiva, en que el maestro da todas las indicaciones, es decir, todas las generalizaciones, y toda evidencia de ellas, para que el estudiante las aprenda. En la maior parte de las clases en que entra la exposicion, los estudiantes escuchan, toman notas, las retienen en la memoria y se las presentan de nuevo al maestro, a menudo en la misma forma...” (14).

Por mais que pareça evidente a necessidade de se proporem concretamente os objetivos da disciplina, o que acarretaria uma mudança de conteúdo, métodos e técnicas de ensino, pouco se tem feito nesse sentido. Eis uma tarefa para todos os que se preocupam com o estudo da História.

3. — Duas são as principais limitações para que haja uma mudança no sentido de se fazer com que a História atinja os seus objetivos como Matéria e como Ciência. A primeira é a mentalidade dos professores secundários que em sua maioria teimam em não sair da rotina, repetindo cada ano, os conhecimentos há muito adquiridos e ultrapassados. Conteúdos, métodos e técnicas são discordantes com as novas exigências. Outra posição ultrapassada, quando muito ingênua, é aquela dos que, conforme afirma Cousinet:

“... conservando intacto o espírito da educação antiga, aposam-se de um certo número de processos novos, pilhados aqui e

(13) . — DEWEY (John), *obra citada*, pág. 236 .

(14) . — FENTON (Edwin), *Reforma del Programa de Estudios Sociales: Evaluacion. La Educacion*, Washington, nº 43-44, 1967.

acolá e os que utilizam para manter êsse espírito e a ajudá-los na tarefa que aliás, não muda em nada" (15).

A outra limitação, resultante de uma visão acanhada da disciplina, é o uso do livro didático. O professor de História que adota livro didático, certamente faz do comodismo uma tônica de sua vida profissional. E' de tanta importância essa limitação, que reputamos caber no presente trabalho uma discussão sôbre o assunto.

Do manuseio da grande maioria dos livros didáticos de História chegamos a algumas conclusões: — nêles (as exceções são raras), aparece tão-somente a História biográfica, episódica, narrativa, em que os fatos se sucedem dentro de um conjunto enorme de datas e nomes, fazendo um uso extremado da memória. Jamais diante de um livro dêsses o educando terá oportunidade de ver cientificamente o fato. Jamais poderá desenvolver o seu espírito crítico, a sua capacidade de análise.

Problemas relevantes para uma visão científica e educativa da matéria não são sequer tocados. Alguns exemplos poderão mostrar mais do que as palavras: — *Victor Mussumeci*, no seu livro *História do Brasil* (16), em que trata desde as origens de nossa História até o ano de 1815, não faz a menor alusão ao elemento negro no Brasil. Como é possível um estudo de nossa História com lacuna dessa ordem? Para o referido autor, o negro só aparece na Abolição, isto já no seu segundo volume de *História do Brasil*. Assim coloca o problema:

"A falta de braços para a lavoura canavieira dos tempos coloniais provocou a vinda, *como sabemos*, do escravo negro para o Brasil" (o grifo é nosso). Afirma ainda: "Os brasileiros, em sua maioria, não maltratavam os escravos. Aquêles que os castigavam e os exploravam de forma impiedosa, eram mal vistos pelos demais senhores".

Borges Hermida, em seu *Compêndio de História do Brasil*, assim se expressa:

"Contudo não houve nem desordens sociais, nem as crises econômicas que muitos esperavam, e até negros, *porque eram bem tratados* preferiam ficar como trabalhadores livres nas fazendas em que serviam" (17) (o grifo é nosso).

(15). — COUSINET (R.), *L'Éducation Nouvelle*. Delachaux et Niestlé, 1950, pág. 82. In: WEREBE (Maria J. G.), *Educação Hoje*. São Paulo, Editora Brasiliense. 1969, n° 2, pág. 43.

(16). — MUSSUMECI (Victor), *História do Brasil*. São Paulo, Editora do Brasil S.A.

(17). — HERMIDA (Antônio J.B.), *Compêndio de História do Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional.

No último, como no primeiro caso, há um absurdo quando afirmam ter sido o negro bem tratado. Para *Emília Viotti da Costa*:

“No período colonial, já se ouvia recomendar, às vêzes, que o senhor desse um tratamento mais humano aos escravos...”. Mais adiante afirma: “Até então a situação dos escravos nas zonas rurais, tinha sido extremamente precária”. E mais além: “mal nutridos, mal vestidos, minados pelas verminoses e pelas febres, pela tuberculose e a sífilis, epidemias de varíola, cólera e febre amarela, que assolavam o país de tempos em tempos, submetidos a um imenso horário de trabalho, que atingia 16 a 18 horas diárias (incluído o serão da noite) os escravos morriam em grande número”. Ainda: “as afirmações sobre a suavidade do sistema escravista no Brasil, ou sobre a atitude paternalista dos fazendeiros, os retratos do escravo fiel e do senhor benevolente que acabaram se fixando na literatura e na História, não passam de mitos forjados pela sociedade escravista para a defesa de um sistema que julgava imprescindível” (18).

“A lista dos maus tratos inflingidos aos escravos nos engenhos era grande e impressionante. Os senhores castigavam tão rigorosamente seus escravos que esses, muitas vêzes, se afogavam no rio, ou fugiam para escapar ao mau trato” (19).

Um outro estudioso assim coloca o problema:

“O fato de que a população escrava brasileira haja tido uma taxa de mortalidade bem superior à de natalidade indica que as condições de vida da mesma deveriam ser extremamente precárias” (20). E, finalmente mais uma colocação no mesmo sentido: “Desde a época da independência, a maioria dos que apresentaram projetos emancipadores mencionava o mau tratamento dado aos escravos, a falta de assistência à maternidade e à infância, que dizimava a escravaria. O simples fato da população escrava em vez de crescer, ter diminuído no decurso do século XIX, tem sido apontada como prova da alta mortalidade” (21).

Não é correta a afirmação de Borges Hermida:

“Contudo não houve nem desordens sociais, nem as crises econômicas que muitos esperavam... “O problema é que a mão de obra escrava não mais se integrava no sistema econômico que se desenvolvia então: “Em teoria os processos racionais de modo capitalista de produção tendem a tornar-se incompatíveis com a condição escrava do trabalhador. Ou melhor, na empresa nacional

-
- (18). — COSTA (Emília Viotti da), *História Geral da Civilização Brasileira*. Direção de Sérgio B. de Holanda, tomo II, 3º volume, Difusão Européia do Livro. São Paulo, 1967.
- (19). — PETRONE (M. T. Schorer), *A lavoura canavieira em São Paulo*, Difusão Européia do Livro, 1968, pág. 123 e sgtes.
- (20). — FURTADO (Celso), *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo, Fundo de Cultura, 1964.
- (21). — COSTA (Emília Viotti da), *Da Senzala à Colônia*. Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1960, pág. 258.

de então como em qualquer empresa capitalista, ou tendente a este padrão, a participação da mão de obra precisa conformar-se às exigências da produção do lucro” e mais além, “no plano técnico, o regime escravocrata estava condenado pelas razões apontadas no primeiro item deste estudo. O regime apresentava um obstáculo à expansão da racionalidade indispensável à aceleração da produção do lucro. Como a economia nacional estava organizada para produzir mercadorias, isto é, lucro, a empresa exigia renovação contínua, tanto em sua organização geral como no planejamento da utilização dos fatores. Por isso, impõe-se a transformação do escravo em trabalhador livre, daquele que é meio de produção em assalariado. Em outras palavras, a mão de obra, simplesmente, transforma-se em força de trabalho, no sentido de fator adequado à produção do lucro. Ao transformar-se o escravo em trabalhador livre, o que ocorre é a libertação da empresa do ônus da propriedade de um fator do qual agora só interessa a sua capacidade de produzir valor. A libertação do escravo é um processo pelo qual se dá um avanço na constituição das condições racionais indispensáveis à produção crescente de lucro. Somente quando o trabalhador é livre que a sua força de trabalho ganha a condição efetiva de mercadoria. E como tal, ela pode ser comprada segundo as necessidades da empresa, isto é, da produção de lucro. Esse é o sentido essencial da abolição. As transformações da estrutura econômica impuseram a libertação do escravo” (22).

Victor Mussumeci, quando trata da invasão holandesa no Brasil, assim lhe coloca as causas:

“A Holanda estava em guerra com a Espanha. Quiseram aplicar um golpe de grande efeito nos seus inimigos. Com esse propósito:

1. — Fizeram um plano para tirar da Espanha uma das possessões;
2. — escolheram o Brasil por *ser a mais rica* (o grifo é nosso);
3. — organizaram a Companhia das Índias Ocidentais para melhor executar aqueles planos”.

No entanto, quem acompanha todo o livro, não encontra a causa do Brasil ser a possessão mais rica e muito menos a análise séria das causas da invasão.

No seu segundo volume, na unidade sobre a Independência do Brasil, a respeito da presença inglesa, o autor coloca simplesmente o trecho abaixo: —

“Por vários anos, Portugal procurou reaver o Brasil, convencendo-se finalmente de que isso seria impossível. Graças à intervenção da Inglaterra, concordou em reconhecer a independência de sua ex-colônia, a 29 de agosto de 1825”, mais além: “depois de algum tempo a Inglaterra resolveu apressar a solução do caso e mandou ao Brasil um representante para negociar a renovação do Tratado Comercial de 1810”.

(22). — IANNI (Octávio), *Raças e Classes Sociais no Brasil*. Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1966, pág. 87.

O referido tratado, de uma importância relevante, só aparece agora, através de uma simples citação. Não houve a menor alusão ao mesmo anteriormente. Será que o tratado é tão pouco importante assim? Ou talvez o autor pensa ser o assunto difícil para a segunda série ginasial. Quanto à última hipótese, certamente seria desprezível, pois no mesmo volume usa os seguintes termos: — “século do espírito político” “século do apogeu do absolutismo”; “século da Revolução Industrial”, que exige uma complexa conceituação. Talvez mais difícil do que o entendimento de certos problemas que o livro jamais mostra, seria resolver os testes de distribuição de datas. Na página 143 do primeiro volume temos:

“Segundo teste de distribuição da datas.

Lista: 1534, 1541, 1578, 1581, 1615, 1623, 1678, 1662.

1. — Fundação de Nova Iorque,.....
2. — Primeiras tentativas inglesas, entre..... e
3. — Fundação de Quebec e Montreal, entre e
4. — Fundação das primeiras Companhias de Comércio.....
5. — La Salle reconhece a batiza a Luisiânia entre e
6. — Fundação de núcleos coloniais suecos
7. — Cartier e La Rocque alcançam o Canadá, entre e

Ou responder ao questionário da página 36 no segundo volume.

1. — Quem escreveu o manifesto de 6 de agosto de 1822?
2. — Qual o fim da viagem do Príncipe à São Paulo?
3. — Onde fez alto a comitiva do Príncipe no dia 7 de setembro?
4. — Quem trouxe as cartas de D. Leopoldina e de José Bonifácio?
5. — Que diziam as últimas notícias de Portugal?
6. — Que palavras pronunciou D. Pedro?
7. — Que hino se cantou no teatro de São Paulo?
8. — Que título deram a D. Pedro em São Paulo?
9. — Em que data D. Pedro chegou de volta ao Rio?
10. — Que palavras pronunciou D. Pedro a 12 de outubro de 1822?

O questionário mostra, antes de tudo, a visão que o autor tem, ou procura dar, da História. Os questionários, como se poderá notar, acentuam a História factual, episódica, biográfica. Para responder a eles os alunos deverão apelar excessivamente para a memória, sem jamais desenvolver o espírito crítico, de análise, de pesquisa, nunca comparando e tirando relações.

Vicente Tapajós, autor de alguns livros didáticos, que não fogem ao esquema comum, em artigo a respeito do Descobrimento do Brasil, assim coloca o problema: —

“Ler o título de nomeação de Cabral para o comando da expedição. Mostrar o retrato de Cabral, apresentando resumo bio-

gráfico do descobridor. Daí partir para a viagem e o descobrimento. Prosseguimento da viagem para as Índias. Desprestígio de Cabral perante o rei — Conclusão que poderia ser tirada pelos alunos: O Descobrimento do Brasil foi o único fato realmente importante da vida de Cabral" (23).

Isto dispensa qualquer comentário, tendo no entanto, uma única utilidade, a de sabermos como *não* devemos dar História aos nossos alunos.

Borges Hermida, em seu livro já citado assim *descreve* o problema da Guerra dos Emboabas, concretamente sobre o episódio do Capão da Traição:

"Os que fugiram alcançaram São Paulo, mas suas espôsas e irmãs, indignadas, exigiram que voltassem para vingar a morte dos companheiros" (24).

Onde o autor conseguiu tal informação? S. Suanne, em sua obra "*Os Emboabas*", não faz sequer menção ao fato. Um estudioso assim coloca a questão do Capão da Traição:

"É certo, porém, que nas escaramuças de Sabará e de Cachoeira não levavam os paulistas a melhor, sendo obrigados a uma retirada para o Rio das Mortes, onde se prepararam para a desforra. Nunes Viana mandou forças para destruir-lhes a resistência, atribuindo o comando da expedição a Bento do Amaral Coutinho, enquanto os paulistas tinham a chefia-los Valentim Pedroso de Barros e Pedro Pais de Barros. A primeira investida sobre o arraial da Ponta do Morro (posteriormente São José Del Rei, hoje Tiradentes) foi favorável aos paulistas, porém a notícia da aproximação de Bento do Amaral Coutinho, fê-los dispersar em pequenos grupos, buscando apressadamente as emboscadas dos matos; um desses capões, cercados por Amaral Coutinho, tornou-se conhecido por "Capão da Traição" pela felonía do chefe emboaba que imolou numerosos paulistas, depois de lhes ter dado tôdas as garantias, mediante a entrega das armas" (25).

Estevão Pinto, quando se refere à Revolução Francesa, assim se manifesta:

"A França, por essa época era dividida em três grandes classes, ditas estados: a nobreza, o clero e o povo" (26).

(23) . — TAPAJÓS (Vicente), *Vinte Maneiras de Ensinar o Descobrimento do Brasil*. Escola Secundária, Rio, CADES, nº 17, págs. 109-112.

(24) . — HERMIDA (A. J. Borges), *Compêndio de História do Brasil*. São Paulo. Editora Nacional, 1966, pág. 169.

(25) . — MATTOS (Odilon N. de), *História Geral da Civilização Brasileira*. Direção de Sérgio Buarque de Holanda, tomo I. 1º volume. Difusão Européia, do Livro, 1960, pág. 30.

(26) . — PINTO (Estevão), *História Moderna*. São Paulo, Editora Nacional. 1965, pág. 193.

Eis um êrro de enfoque do referido autor. A êsse respeito assim se manifesta *Albert Soboul*:

“Na sociedade aristocrática do velho regime, o direito tradicional distinguia três ordens de estados — o clero, a nobreza ordens privilegiadas — e o Terceiro Estado, que compreendia a imensa maioria da nação”, mais adiante: “As ordens não constituíam classes sociais; cada uma delas se dividia em grupos mais ou menos antagônicos” (27).

Este é o parecer de um especialista, no entanto basta refletirmos sôbre a afirmação de Estêvão Pinto, para vermos o absurdo da mesma. Quando o mencionado autor mostra a época napoleônica, faz um relato, sem a menor análise da situação da França e da Europa.

As campanhas napoleônicas explicam-se por si sós. Jamais se entenderá Napoleão, senão através de um estudo do quadro europeu, do fato de ser Napoleão um representante da burguesia francesa, em choque com a Inglaterra que está na Revolução Industrial. As condições dos demais países dentro da Europa e na época, são pontos básicos para o estudo. Sôbre o Bloqueio Continental, simplesmente afirma, entre outras coisas, que decretou

“o bloqueio continental, que fechava os portos europeus ao comércio da Inglaterra” (28).

Não há explicação do problema, uma simples narração, sem a menor análise.

Ainda mais, quando aborda “O Movimento Revolucionário na América Portuguesa”, coloca a Inconfidência Mineira dentro de um esquema simplista, descrevendo apenas e com incorreções, o que é mais grave. Textualmente afirma:

“Aproveitando o ensejo, um grupo de intelectuais tentou sublevar a Capitania e proclamar a república. Os inconfidentes aspiravam a fundar uma universidade em Vila Rica, *abolir a escravidão* e fixar a capital em São João del Rei” (29). (O grifo é nosso).

E' mais do que provado que os inconfidentes não se propunham a abolir escravidão. A êsse respeito se manifesta *Nícia Vilela Luz*: —

“surgiu a questão da escravidão, mas como instituição incompatível com a nova República que pretendiam fundar. Estavam

(27). — SOBOUL (Albert), *A Revolução Francesa*. Rio. Zahar, 1964, pág. 21.

(28). — PINTO (Estêvão), obra citada, pág. 217 e segtes.

(29). — PINTO, (Estêvão), obra citada, pág. 193.

tão poucos imbuídos do humanitarismo do século XVIII que a idéia não lhes ocorreu. Os escravos apresentavam-se como um possível obstáculo aos seus intentos" (30).

CONCLUINDO.

Acreditamos que êsses reparos evidenciam a necessidade urgente da reformulação do ensino de História no Curso secundário, sob pena de estarmos falhando no nosso papel de professores da referida disciplina. Outros livros ofereceriam outro material de crítica. No entanto, esperamos ter evidenciado o problema.

Cada professor que se preocupa com o ensino da História deverá ter um conjunto de exemplos, que em última análise levariam à mesma conclusão — é preciso fugir do falso didatismo simplificado, que empenra professores e desestimula os alunos.

Finalmente uma colocação: — Guardando uma coerência com os objetivos propostos, não reconhecemos a validade de programas que já nas primeiras séries do Curso Ginásial (dentro da História do Brasil), abordem os problemas do Descobrimento, colonização, etc. seguindo a ordem lógica nos programas. A ordem psicológica — *o estudo da comunidade* é que se faz coerente com os objetivos citados. No entanto, não é êsse o assunto que nos ocupa no momento, não parecendo aqui a oportunidade de justificá-lo.

*
* *
*

INTERVENÇÃO.

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

Após a comunicação do Prof. José Ênio Casalecchi assim se manifestou o Prof. Eduardo d'Oliveira França:

1. — A propósito das observações acêrca do apêlo à memória no ensino da História, convém uma certa renovação para evitar-se a radicalização das posições. A memória é uma condição do aprendizado da História — que é toda ela uma memória — a memória do passado humano. O que se há de evitar é o uso *exclusivo* da memorização. Um apêlo à inteligência crítica, à compreensão dos fatos. Mas os fatos, nomes, datas — o concreto acontecido — tem que ser ensinado e sabido, pois é sôbre êsses dados que atua o espírito. Sem êsses acontecimentos básicos não podemos trabalhar, e os alunos que recebemos, por causa dêsse pendor à condenação da me-

(30). — LUZ (Nícia Vilela), *História Geral da Civilização Brasileira*. Direção de Sérgio Buarque de Holanda. Tomo I, 2º Volume. Difusão Européia do Livro, 1960, pág. 399.

mórização nos chegam sem êles. Os exemplos citados são de questões de minúcia que roçam pelo ridículo, e isso, de fato, há de ser corrigido.

2. — Em segundo lugar queremos observar que a enumeração de objetivos específicos ao ensino da História no curso secundário não resulta convincente, e pode ser mesmo perigosa, dada a função global da História na formação dos espíritos. Essa visão total da História é que deve ser objeto de consideração: a tendência à redução do ensino da História nos currículos e horários do curso secundário — prob'ema levantado muito oportunamente pelo Autor — só pode ser sentida e superada quando se lograr, na opinião dos responsáveis, uma visão do que realmente é a História, tal como a compreendemos hoje. E não aquela História, totalmente superada, em que pensam ainda muitos que tiveram no seu tempo um mau ensino de História e que continuam a pensar nela nos mesmos termos. Uma tarefa de esclarecimento sobre o que é de fato História e sobre o seu alcance na formação cultural, é o que se tem que fazer. Um juízo fiel do que é a História pode restaurar seu prestígio no quadro do ensino secundário.

* *
*

RESPOSTA DO PROFESSOR JOSÉ ÊNIO CASALECCHI.

Ao Prof. *Eduardo d'Oliveira França*.

Afirma concordar com o Professor Eduardo d'Oliveira França quanto à primeira colocação de que a memória é uma condição para o aprendizado. No entanto, o que seu trabalho procurou evidenciar foi o exclusivismo da memória, tão comum nos nossos livros didáticos e a uma grande parte dos que lecionam a matéria. Os exemplos citados são uma pequena amostragem da grande maioria dos livros didáticos, que só conseguem dar uma visão superada da História. O objetivo precípua do seu trabalho é justamente levantar o problema de defasagem da História no Curso Secundário.

Quanto à segunda observação, acredita que, se por um lado, a enumeração dos objetivos específicos venha limitar a matéria, dada a sua amplitude, por outro, a delimitação do campo seria de muita validade. O que tem acontecido é que não conhecendo o campo de ação da matéria, o que é comum no Curso Secundário, esta se transforma em "cultura geral". O pitoresco, o agradável, o anedótico, prejudicam sensivelmente a visão do que deve ser realmente a História, como afirma o Prof. Eduardo d'Oliveira França.