

# RESENHA BIBLIOGRÁFICA

---

REINHARD (Marcel R.), ARMENGAUD (André) e DUPAQUIER (Jacques).  
— *Histoire générale de la population mondiale*. Paris. Montchrestien.  
1968. IX + 708 páginas. 115 figuras.

Sem ser realmente nôvo, pois que duas edições já foram publicadas, êste livro é mais do que uma reedição. A maioria dos capítulos foram refundidos ou completados, em função das recentes conquistas da demografia histórica ou da evolução sobrevinda depois de 1960. Por outro lado, a ilustração gráfica foi sensivelmente enriquecida.

Essa história e a história da evolução do número dos homens e das transformações que, através do tempo, não cessaram até aos nossos dias, de modificar a própria estrutura das populações, tanto no que concerne à proporção dos sexos ou das diferentes idade, quanto do estatuto matrimonial, das atividades profissionais, etc. Ela é também a história desses grandes acontecimentos individuais e coletivos como o nascimento, o casamento e a procriação, a morte enfim. História poderosamente contrastada segundo os tempos e os lugares, e que chega, na época contemporâneas, à prodigiosa multiplicação dos homens, com as conseqüências, às vezes dramáticas, que se transformam em matéria econômica, social, política, e mesmo religiosa.

Em alguns anos, a demografia histórica tornou-se, para os historiadores, assim como para os demógrafos, um setor de pesquisa. A dificuldade mesmo do estudo das épocas anteriores ao advento da estatística estimulou a imaginação criadora dos pesquisadores: êstes puzeram em evidência fatos bem mais delicados, substituída por uma impossível descrição estática, o estudo dinâmico da evolução.

A demografia histórica aparece assim como um dos mais sólidos fundamentos do conhecimento do passado. A evolução da população, se ela decorre em parte das flutuações políticas, econômicas, sociais, religiosas, as condiciona também numa grande medida. Mantém relações estreitas com elas, sempre obedecendo a leis específicas. Isto é, dizer que o historiador da população não poderia negligenciar nenhum aspecto maior das transformações que, através dos séculos, afetaram a vida dos homens. Por ter seu objeto próprio, a demografia histórica está também na encruzilhada das diversas disciplinas cuja colaboração conduz a um conhecimento mais íntimo do futuro humano.

E sua utilidade imediata não é sem dúvida menor. Os homens — do qual se tentou escrever neste livro a história profunda — parecem na sua maioria não ter ainda nem consciência, nem controle das forças que as levaram e modelaram seu destino. O conhecimento da evolução demográfica, tal como ela pode ser percebida através do tempo, deve permitir compreender melhor os fenômenos de hoje e nos ajudar a adquirir o domínio do futuro.

E. S. P.

\*

\* \* \*

---

(\*) — Solicitamos dos Srs. Autores e Editôres a remessa de suas publicações para a competente desenha bibliográfica (*Nota da Redação*).

DEBES (Célio). — *A caminho do Oeste (História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro)* — 1a. Parte. Indústria Gráfica Bentivegna Editôra. São Paulo, 1968, formato 0,16 x 23, 178 páginas, ilustrado com 9 fotos, 3 encartes, 9 apêndices, 259 notas de rodapé e cronologia.

A estante paulista, porque não dizer a brasileira acaba de ser enriquecida com uma obra, fruto de intensa e fecunda pesquisa — *A caminho do Oeste*.

Não seríamos capazes de dizer mais do que já disse Brasil Bandecchi, a respeito do Autor: "Sabe pesquisar e sabe escrever". O documento em suas mãos adquire a dinâmica que o processo histórico moderno exige. Relata com segurança, clareza e é franco e sincero, sem ser áspero ou deselegante.

A obra é dividida em cinco capítulos, Apêndice com 9 partes, Cronologia e vasta Bibliografia consultada, além de índice alfabeto remissivo.

### I. — *O advento da ferrovia.*

Nêste capítulo, o Autor nos dá um panorama da organização administrativa da Província. A preocupação do govêrno provincial após 1830 de dotar São Paulo de estradas de ferro.

Assim nasce a primeira proposta para a construção de uma estrada de ferro no Brasil e praticamente a 1a. concessão — Aguiar, Viuva, Filhos & Companhia e Platt e Reid.

Fala ainda da Lei Imperial e são as leis paulistas as primeiras no Brasil a cogitar de estrada de ferro. (Lei nº 51, de 18 de março de 1836 — Assembléia Provincial e Lei 115, de 30 de março de 1838 do Poder Legislativo Imperial).

### II. — *A Estrada de Ferro de São Paulo.*

Frederico Fomm, sócio gerente da casa Aguiar, Viuva Filhos & Cia. dirigira-se à Europa para tratar da construção de estrada de ferro; entretanto, por uma série de acontecimentos, volta ao Brasil sem concretizar seu intento.

Ao falecer, todos os papéis realtivos à Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, com as respectivas plantas e orçamentos, foram confiados por sua viuva ao marquez de Monte-Alegre, seu parente. Êste os entregou ao Visconde Mauá seu protegido, e serviram de base aos estudos da atual via férrea de Santos a Jundiaí, estudos que aquêie vendeu à companhia inglêsa pela importância de quarenta mil libras esterlinas.

Após uma série de dificuldades, o Govêrno Central aprovou a proposta, firmando contrato com Sharp & Filhos, representados pelo Barão de Mauá em junho de 1862.

Os trabalhos foram atacados simultâneamente nas três secções de que se compunha a estrada — 1a. de Santos à Raiz da Serra (Mogí); 2a. da Raiz da Serra à Capital e 3a. da Capital a Jundiaí.

Ao instalar-se a Assembléia Legislativa, em 1865, afirmava o Presidente da Província, Conselheiro Crispiniano, que a 1a. secção estava concluída, faltando apenas consolidar a via permanente, que não estava perfeita, para se dizer acabada a obra. A 2a. aberta em tôda sua extensão, estava com o viaduto da Grota Funda

em construção e já tinha o primeiro plano inclinado em atividade. Em ambas as secções achavam-se os trilhos assentados com pequenas interrupções de Santos a São Paulo. Finalmente a 3a., com exceção de alguns cortes e aterros, estava rasgada em sua dimensão completa, indo em curso a perfuração do túnel.

No mesmo ano, em 6 de setembro, cêrca do meio dia, o Presidente da Província, João da Silva Carrão, e comitiva tomaram seus lugares. Aquêlê foi acomodado na primeira locomotiva. Na cerimônia compareceu também uma banda de música. Ao som dos instrumentos, teve início a etapa derradeira da viagem inaugural. Nas imediações da ponte sôbre o Tamanduateí, a segunda locomotiva salta dos trilhos, tombando num fosso. Atrás de si arrasta os carros. O acidente ocasiona a morte do maquinista e lesões em vários passageiros: figuras da mais alta relevância social, lentes da Academia, vereadores, jornalistas.

Talvez face ao desastre, um dos jornais da Capital publica "A Pedidos":

"Progressos da estrada de ferro.

1º). — Recebemos a correspondência da côrte mais tarde do que recebíamos no tempo dos *burros do regresso*.

2º). — Pagamos mais caro o transporte de cargas do que se paga pela estrada dos *burros do regresso*. Um cesto de ostras custa em Santos 800 rs e paga-se de transporte na estrada de ferro 5\$000! Um tropeiro traz dois cestos de ostra por 2\$600. — Um passageiro pagou 12\$000 por duas canastras, e mandou-se para Santos, em costas de burros pagou 4\$600!

3º). — Na estrada de ferro não há cuidado com os objetos que recebe para transportar. Últimamente, chegaram à esta capital plantas vindas da côrte por baixo de pesados caixões! As plantas morreram e o dono pagou de transporte 12\$000.

Enfim, quem duvidar do que dizemos, experimente depòis não se queixe.

Um progressista"

(pág. 2 de 30 de maio de 1867, Diário de São Paulo).

### III. — *A necessidade de prosseguir na obra.*

O progresso da cultura cafeeira obrigou o prolongamento da estrada de ferro, assim, em 1862, o Superintendente da Companhia Inglesa declarava que a intenção da empresa, desde o início, era não parar a ferrovia em Jundiaí. Se esta fôra escolhida como um de seus extremos, o fato decorreria, simplesmente, de não terem se realizado os seus sonhos de obter recursos para se atirarem os trilhos mais longe. Bastava assinalar que Jundiaí não produzia café. Campinas, sim. Até ela pelo menos deveriam chegar os trilhos. Era "a capital dos distritos do café".

A despeito de "brigas", polêmicas entre os políticos cujas vozes levantavam-se na Assembléa Provincial, vemos que de Campinas se espraiva por Itú, Sorocaba, Pôrto-Feliz, Pirapora, Capivarí, Piracicaba, Limeira, Rio Claro, Brotas e Araraquara, enfim era o progresso que adentrava pela Povíncia de São Paulo.

Os jornais da época estavam empenhados na publicação de tais polêmicas, quando um acontecimento de suma gravidade, viria relegar ao silêncio as pendências com Fox e com Mauá, em que Vergueiro se envolvera.

A guerra com o Paraguai, exigindo a mobilização de recursos e o máximo de atenção das autoridades, ocupou todo o espaço disponível nos jornais. A opinião pública desviou-se para outro problema que afetava a todos, principalmente aos que não eram proprietários de terras...

IV. — *Uma empresa nacional.*

E' de se imaginar o que eram os meios de comunicação entre São Paulo e o Rio de Janeiro e as demais regiões do país, ao deflagrar a guerra com o Paraguai. Esta capital não dispunha de telégrafo. As notícias chegavam pela mala postal, trazidas de Santos em lombo de animais. Até êsse pôrto, vinham nas embarcações, no geral de cabotagem, que o ligavam à Côte. A rede telegráfica existente no Império era precária e incipiente. De sorte que a notícia da invasão de Mato Grosso chegou ao conhecimento do Governo Central através de mensagem trazida por navios, vindos de Montevideo, com escala em Buenos Aires. Quando se difundiu em São Paulo, em meados de janeiro de 1865, as autoridades imperiais já haviam tomado medidas tendentes a mobilizar os recursos nacionais em defesa de sua honra e integridade.

O Correio Paulistano de 17 de janeiro de 1865, trazia longa lista dos "Voluntários da Pátria", que foi a primeira a encabeçar outras mais, num crescente entusiasmo, tanto que em breves dias a Província já organizara três batalhões de Voluntários da Pátria, o 7º, o 42º e o 45º.

Longe estava, ainda, o fim da guerra. No entanto, vencidos os percalços, que se lhe antepuzeram a "São Paulo Railway" lograra, em inícios de 1867, estabelecer o tráfego em tôda a linha. Tornava-se oportuno, pois, cogitar, de nôvo, de se estender os trilhos até Campinas.

V. — *A Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiá a Campinas.*

A tomada de ações crescia de instante a instante. Menos de um mês da reunião de Campinas, já se computavam 14.000! Mais da metade do capital que a empresa requeria. Contudo, a concessão para realizar o prolongamento da linha férrea tinha dono. O objeto da companhia que se organizava continuava em mãos de terceiros. Do desinteresse da São Paulo Railway pela ligação Jundiá-Campinas só se tinha notícia officiosa, pela publicação dos jornais. De concreto, nada. O êxito da idéia lançada nesta última cidade, em meados de dezembro de 1867, impunha uma tomada de posição dos acionistas e exigia uma definição da sociedade sediada em Londres.

As adesões cresciam, dilatando o rôl dos acionistas. Em meados de janeiro de 1868, a lista dos tomadores ascendia a mais de 10 mil. Chegara o instante de se dar forma à Companhia. Com êsse objetivo, o Conselheiro Saldanha Marinho reuniu, em palácio, a 23 daquele mês, os acionistas que foram "possível avisar", a fim de comunicar-lhes que suas gestões junto ao Governo Imperial, sôbre o cometimento, lograra desfêcho favorável. Na conformidade de manifestação recebida do ministro da agricultura, estava

"autorizado a declarar, que a nova empresa que se levanta para o prolongamento da estrada de ferro podia esperar do governo todo o auxilio para a sua realização".

Inteira ainda, os presentes, de que o Barão de Mauá, tocado pelo entusiasmo dos paulista, dera-lhe ciências de que iria tomar as ações faltantes para que se completasse o capital de 5 mil contos de réis! Mauá, também, se propunha a rea-

lizar os trabalhos de construção, na forma do que viesse a ser deliberado, dentro das condições que apresentara.

Já tinha forma a empresa lançada em Campinas, em fins de 1867. Restava, porém, a legalização de sua existência. Essa a missão primordial da Diretoria Provisória, que representada por seu procurador na Côrte, Joaquim Saldanha Marinho, então no exercício tão somente da advocacia, firma, com o Capitão de Engenheiros João Ernesto Viriato de Medeiros, contrato para o exame das plantas do prolongamento da Estrada de Ferro de Jundiá à Campinas, bem como para a dirigir os trabalhos de construção da linha.

Finalmente, em 7 de março de 1869 realiza-se a assembléa geral de acionistas da *Companhia Paulista*, perante a qual a Diretoria Provisória lê o relatório de suas atividades. Na mesma ocasião, procede-se à eleição da primeira Diretoria Definitiva, recaindo a escôlha em Falcão Filho, Martinho da Silva Prado, Senador Queirós, Desembargador Gavião Peixoto e Inácio Wallace da Gama Cochrane. Em 11 de março, na conformidade do preceito estatutário, o Presidente da Província, Joaquim Antão Fernandes Leão, nomeia Falcão Filho Presidente da primeira Diretoria definitiva da Companhia Paulista.

Na *Paulista* e nos Paulistas, no alvorecer da Companhia, depositaram fé dois Presidentes da Província oriundos de outras terras — Saldanha Marinho, de Pernambuco, e o Barão de Itauna, nascido na Côrte. E não seria em vão (O Barão de Itauna deixou o govêrno de São Paulo a 25 de abril de 1869).

Assim, o Dr. Célio Debes termina a primeira parte de seu trabalho, do qual esperamos com entusiasmo a segunda.

JOSUÉ CALLANDER DOS REIS

\*  
\*       \*  
\*

COSTA (Emília Vioti da). — *Da Senzala à Colônia*. Difusão Européia do Livro. Coleção Corpo e Alma do Brasil. São Paulo, 1966, 497 p.

Professôra da Universidade de São Paulo há vários anos, a autora nos dá com esta obra uma contribuição realmente positiva. O trabalho está dividido em três partes: Aspectos econômicos da desagregação do sistema escravista (Parte I); Condições de vida do escravo nas zonas cafeeiras (Parte II); Escravidão e ideologias (Parte III).

Depois de longa descrição à guisa de introdução, começa a exposição da matéria. Da p. 19 a 25 ocupa-se do surgimento e da expansão da lavoura cafeeira, apontando algumas de suas causas e conseqüências. A seguir, no sub-capítulo nº 2, tece considerações sôbre o problema da mão-de-obra para a agricultura, chegando a afirmar (p. 27 e 28) que a introdução do trabalho servil nas áreas do café foi inevitável, "solução única". Mostra que a atuação do trabalhador livre foi insignificante (p. 29), empregado geralmente nos serviços em que o fazendeiro não queria arriscar seus escravos, tinha ainda remuneração pouco atraente. No início do oitocentismo, a Inglaterra suprime o comércio de escravos em suas colônias e passa a fazer pressão sôbre Portugal para que faça o mesmo, no momento em que a lavoura do café mais precisava dêles. Mostra a autora que diante das reais

necessidades do Brasil, todos os acôrdos ou tratados que envolviam a questão, eram violados. A pressão britânica vai aumentando até assumir aspecto de imposição ou mesmo de agressão (p. 39). Apesar da hostilidade britânica, o tráfico continuava em forma de contrabando, se não estimulado, pelo menos discretamente ignorado pelas autoridades (p. 45). Quem precisava do escravo era o fazendeiro e quem governava era o fazendeiro, logo não podia ter interêsse em acabar com o tráfico. A Justiça, que não deixava de estar a serviço dessa elite governante, era impotente para resolver o problema (p. 47). Da p. 50 a 56 a autora com o subcapítulo, *sistema de compra e venda*, descreve os pregões, a maneira de escolher as melhores peças e o tratamento dispensado aos negros. Tudo isto através de transcrições dos viajantes estrangeiros e dos anúncios de jornais da época. Termina o primeiro capítulo apresentando dados estatísticos e considerações sôbre a concentração dos escravos na zona cafeeira paulista do Vale do Paraíba a partir do segundo quartel do século XIX e do oeste paulista (Pôrto Feliz, Bragança, Campinas, Sorocaba, Jundiá, Piracicaba), onde se verifica a substituição dos canaviais pelos cafesais (p. 57). Afirma ainda que o aumento da população escrava para os lados de Moji-Mirim ocorreu a partir de meados do século. Trata da decadência das minas e do deslocamento de famílias mineiras para São Paulo (p. 61).

O capítulo II trata das experiências de colonização com núcleos isolados, relacionando tôdas ocorridas desde D. João VI. Era o esforço para suprir o país de mão-de-obra assalariada. As causas do fracasso dêsse sistema, segundo a autora, teriam sido a má localização dos núcleos de imigrantes estrangeiros em consequência do monopólio das melhores terras pelos fazendeiros (p. 66 a 67). Além disso, êsses grandes latifundiários preferiam que os colonos viessem para suas fazendas e por isso, participando do govêrno, faziam uma política de sabotagem. Sempre que podiam, usavam o dinheiro da nação em benefício próprio, através de subvenções às organizações como a Sociedade Promotora de Colonização ou a particulares como o Senador Vergueiro que então implantava os contratos de parceria (p. 69). O tipo de economia da época não permitia a imigração expontânea (p. 71). Na p. 73 transcreve Quintino Bocaiúva e Henrique de Beaurepaire Rohan para mostrar que houve da parte dêles preocupação em evitar a formação do latifúndio e da grande cultura, pois reconhecem a necessidade da pequena propriedade, chegando mesmo a sugerir a idéia de uma reforma agrária, continua até a p. 77 tratando exaustivamente do problema da terra. Mostra como devia ser, para que a corrente imigratória européia se estabelecesse definitivamente e a colonização através de núcleos isolados ou não, se tornasse uma realidade. Descreve a seguir o sistema de parceria do Senador Vergueiro (p. 79). Mostra que o interêsse pela colonização nêstes têrmos, cresce a partir de 1850 com a supressão do tráfico. Verifica-se um esforço especial dos fazendeiros para atrair colonos europeus (p. 81). Fala ainda dos contratos que eram feitos ou que os colonos eram obrigados a assinar com os fazendeiros (p. 82).

A Autora mostra as contradições do sistema de parceria e a decepção que êle causou tanto a fazendeiros como a colonos, especialmente depois dos acontecimentos de Ibicaba (p. 84 a 85) muito bem explorados por Thomas Davatz. As soluções apresentadas para os conflitos mostram a falta de amadurecimento dos fazendeiros que continuavam a pensar como senhores de escravos (p. 88). Afirma por outro lado, que uma das causas do fracasso foi a má qualidade dos colonos engajados. Às p. 93 a 94, a Autora comenta os inquéritos instalados em consequência dos choques verificados entre colonos e fazendeiros que procuram

apontar as causas reais, também do fracasso do sistema de parceria. Mostra ainda a Autora que em tais inquéritos as conclusões em relatórios não são unânimes. Era preciso conciliar os interesses do fazendeiro habituado à rotina do braço escravo com os do colono, desejoso de adquirir sua propriedade e subir na escala social (p. 94). Continua até a p. 105 tratando do problema, onde mostra as dificuldades de adaptação do fazendeiro ao trabalho livre e as dificuldades do colono em submeter-se às suas exigências. Cita relações de famílias de colonos, para deixar claro que o sistema de parceria, na prática, deixava de ser atraente como parecia na propaganda feita no exterior para atrair colonos. Da maneira como foi aplicado, o resultado não poderia ser outro. Fala da substituição do sistema de parceria pelo sistema do assalariado ou simplesmente locação de serviços. Menciona as experiências de colonização em Minas Gerais e Rio de Janeiro, onde os mesmos erros se repetiram (p. 113) mas não houve as agitações que ocorreram em São Paulo, certamente porque lá as necessidades eram menores.

No capítulo III, mostra a Autora que em virtude das dificuldades com os colonos europeus e o descrédito em que o Brasil ficou na Europa (p. 125), há uma desilusão geral; pensam então no trabalho livre nacional. O assunto é discutido nas Assembléias estaduais, mas acabam revalorizando o braço escravo (p. 129). Nesta fase o Nordeste tornou-se o grande centro fornecedor de escravos (p. 131). A autora fala da carestia de gêneros decorrente da alta do preço do café como estímulo à monocultura, da emissão inflacionária e da própria conjuntura internacional. Fala da tentativa de imigração chinesa (p. 140), cita palavras de Quintino Bocaiúva que aponta o exemplo de certas colônias da Inglaterra e da França com resultados animadores. Forma-se como que uma celeuma em torno do assunto; alguns fazendeiros e deputados acham que a solução para a agricultura nacional é a imigração chinesa, enquanto outros a condenam com veemência. Mostra a Autora que ao lado do trabalho escravo sempre existiu o livre, pois as tarefas mais árduas e perigosas (p. 144) eram a eles confiadas, mas sem progresso até a década de setenta. A transição para o trabalho livre, se fará mais rapidamente nos centros urbanos que nas zonas rurais. Todavia, a partir da década de setenta se verifica um sensível aumento de pressão sobre a oligarquia senhorial e ela não tem outra saída senão ceder aos poucos. As páginas 154 a 177 a autora tece considerações sobre os transportes e as vias de comunicações em São Paulo, Rio e Minas Gerais. Mostra que os transportes eram deficientes e caros, pois as estradas carroçáveis eram poucas e de má conservação. As poucas existentes não serviam aos interesses da economia regional ou nacional, mas a interesses particulares. Apesar do encarecimento dos fretes a expansão cafeeira para oeste paulista continua; seguindo os cafésais vem depois as ferrovias que contribuem de maneira extraordinária para a valorização das terras, para o aumento da produção e até para a urbanização das cidades. As p. 178 a 187 a autora mostra a introdução de novos processos de beneficiamento do café, a resistência dos fazendeiros, o esforço parlamentar e finalmente a vitória da corrente renovadora. As novas técnicas, os processos mecânicos viriam, como de fato vieram, compensar a falta de braços. Com a melhoria das condições técnicas e mudança da mentalidade dos fazendeiros, cria-se novas condições para a imigração (p. 188). Como os fornecedores tradicionais, Suíça e Alemanha, em consequência das sindicâncias necessárias para apurar as denúncias dos colonos que haviam assinado contrato de parceria, tivessem praticamente proibido a imigra-

ção para o Brasil, os fazendeiros voltam sua atenção para outras áreas como Portugal, Espanha e Itália. Em 1871 foi constituída a Associação Auxiliadora da Colonização (p. 189), através da qual agricultores e governo não só provincial como central, conjugaram seus esforços no sentido de dar à economia cafeeira aquela vitalidade espantosa que caracteriza o terceiro quartel do século passado.

No capítulo V, a autora mostra em primeiro lugar que depois da guerra de secessão, com a extinção da escravidão nos Estados Unidos, depois da revolução industrial e do advento do capitalismo não havia mais lugar para o sistema escravista no Brasil. Mostra ainda que em virtude da supressão do tráfico e das leis abolicionistas a população escrava vai diminuindo gradativamente; para provar isto, transcreve gráficos de Stanley Stein (p. 206 a 207). Em segundo lugar, assegura que o tráfico interprovincial sofre restrições da parte dos governos que visando criar condições para a imigração estrangeira, impõem pesados tributos para esse tipo de transações. Na Câmara do Império (p. 210) foi apresentado um projeto proibindo o transporte de escravos de uma para outra província. Os cinco anos que precederam à abolição foram críticos, conforme sua opinião, e nesse período verifica-se a adoção de um sistema misto, escravo-trabalhador livre. De um lado os mais resistentes temem que de um momento para outro possam ficar sem seus escravos, então nesse caso seria melhor possuir escravos e colonos (p. 211). Realmente, através de estímulos de toda ordem, o número de imigrantes, especialmente italianos (p. 214) que vieram para o Brasil aumentou consideravelmente. Os fazendeiros do Vale do Paraíba, em grande parte, não estavam em condições de adaptar-se à nova situação em virtude da decadência de suas lavouras, por isso às vésperas da abolição ainda havia fazendeiros que tinham como única riqueza, os seus escravos (p. 216). Em anexo à parte I a autora apresenta um resumo do contrato de locação de serviços adotado na Colônia de Santo Antônio da Fortaleza.

No capítulo I da parte II, a autora trata do modo de vida do escravo urbano, faz uma longa descrição de seus costumes e seus afazeres, ressaltando a presença do escravo em todas as atividades, o que dá às cidades um colorido especial que espantava o viajante estrangeiro. Há sobrevivência de costumes nativos que sofrem a influência da religião católica (p. 233). Os negros eram de procedências diferentes, costumes diversos e condições sociais diferentes, mas a situação de escravo os igualava. As festas religiosas constituíam verdadeiras manifestações tribais, entretanto as tradições que já eram abaladas com essa mistura, iam cada vez mais se modificando (p. 236 a 237). À medida que o número de libertos aumenta, surgem vários grupos de religião e de recreio que passam a servir de instrumentos subversivos (p. 239). Apesar de estar em jôgo a causa comum, as divergências tribais ainda os separavam, fato que contribuiu de certo modo para diminuir a celeridade do processo de desagregação do sistema.

Da p. 241 a 277 a autora se ocupa do escravo rural: seu trabalho, sua habitação, sua alimentação, seu vestuário, os abusos de seus senhores, a religião como instrumento de domínio, suas doenças, os surtos epidêmicos que dizimavam a população escrava, as verminoses e os tratamentos. Se ocupa ainda das relações matrimoniais (p. 269), sua inferioridade e o preconceito racial, embora houvesse entre eles todo o tipo de relações. Continuando, insere um sub-capítulo sobre os sistemas disciplinares, assunto com que preenche 17 páginas.



No capítulo II fala das tentativas de rebelião e da falta de condições para que elas se tornassem ameaçadoras. Lembra que o governo, representante legítimo dos senhores de escravo, estava pronto a atender à menor solicitação, enviando soldados para combater qualquer desordem ou qualquer tentativa de rebelião. Afirma que houve muitas insurreições, porém, locais, sem muito significado e sem repercussão fora das fazendas onde ocorriam. Na maioria das vezes o protesto se resumia em assassinatos, fugas e formação de pequenos quilombos que não resistiam à menor reação legalista. Ela menciona vários desses movimentos de protestos, os lugares onde ocorreram e a inevitável repressão. Chama a atenção para o fato de ser o noticiário sobre as insurreições, na maioria das vezes, falso, boatos infundados, espalhados com objetivos político-eleitorais. Todavia, à medida que se aproxima o fim da escravidão, não só aumenta o índice de criminalidade (p. 309), como as insurreições e fugas. Os castigos também são mais severos (p. 311), mas não conseguem com a repressão impedir o avanço do movimento em direção da abolição.

Na parte III da obra, mostra que a ideologia abolicionista do século XIX não é nossa propriedade exclusiva, antes a adotamos, pois viera da Europa, especialmente da Inglaterra. A nova geração de bacharéis que ocupa cadeiras no parlamento, é de idéias mais abertas do que seus pais (senhores de escravos). Por isso entra na onda do liberalismo romântico, disposta a defendê-lo até as últimas conseqüências. Essas idéias, aos poucos vão tomando corpo através dos discursos parlamentares e meios de informação (imprensa) até que criam uma situação insustentável. O trabalho servil que fôra a base da prosperidade nacional passa a ser encarado como um grande mal (p. 338). Mostra a autora que essas idéias entraram em choque com os interesses dos proprietários de escravos (p. 345) que avessos a qualquer tipo de inovação, não viam outra saída. Essas resistências foram aos poucos caindo à medida que eram inúteis. Entre os argumentos justificativos da escravidão, estava a pretendida inferioridade racial dos negros (p. 354) e sua incapacidade intelectual. Ademais encaravam a escravidão como um benefício para o próprio negro (p. 356), pois em sua terra vivia em piores condições. Entre os membros da nova geração que destacou em defesa do abolicionismo, a autora aponta Nabuco e Rui Barbosa que de certo modo retomaram as idéias de Burlamaque e José Bonifácio.

No capítulo II, mostra o abolicionismo se tornando incontrolável pelos fazendeiros, senhores de escravos. Uma vez incontrolável, o melhor é aderir a êle, foi o que muitos fazendeiros fizeram na última hora. Foi que fizera a própria Igreja, como instituição, embora sofresse certo desgaste (p. 459). A seguir a autora se ocupa largamente das disputas parlamentares que se travaram renhidamente para a aprovação de leis anti-escravistas como a da supressão definitiva do tráfico, lei do ventre-livre e a dos sexagenários. A partir de 1870, há como que uma concientização pública. O número de fazendeiros que voluntariamente dão liberdade a seus escravos aumenta consideravelmente. Numerosas organizações são criadas para trabalhar pela libertação dos escravos e outras já existentes, como a maçonaria, redobram seu trabalho de bastidores (p. 403). E' a subversão em marcha célere. A literatura, com Castro Alves especialmente, marca êsse momento de protesto (p. 406). As peças de teatro, títulos de romances, obras políticas e principalmente os órgãos de imprensa evidenciaram êsse momento (p. 409).

No capítulo III da obra a autora coloca a abolição em termos de um movimento tipicamente urbano. Parte dos grandes centros para os pequenos e daí para as fazendas. Dêse modo, os escravos, objeto de tanta agitação nas fazendas, permaneciam mudos e ignorantes de tudo que se passava, quando não tomavam posição contrária.

Essa indiferença vai aos poucos se desfazendo com o trabalho tenaz e persistente das organizações subversivas da época que chegavam a receber a pcha de comunistas. Descreve o desenlace com o ato de 13 de maio de 1888, reconhecendo que os escravos não estavam preparados para fazer uso da liberdade que receberam gratuitamente.

Na conclusão, a autora não apresenta novidade, além das idéias fundamentais expostas no conteúdo geral da obra.

\*

O trabalho da professora Emilia Vioti da Costa, em boa hora editado pela Difusão Européia do Livro, é ambicioso e representa, certamente, o produto de pesquisas estafantes. E' indubitavelmente, uma obra do historiador preocupado com a análise objetiva e a interpretação dos fatos. "Não tem apenas uma intenção narrativa", mas sem o querer, em várias ocasiões a autora envereda por êsse caminho. A meu ver, o mais elogiável é o fato de a autora dar uma nova interpretação, um tratamento metodológico diferente e por conseguinte, uma nova dimensão a um assunto conhecido e já trabalhado quase que exaustivamente por especialistas. Do ponto de vista da linguagem, a autora merece elogios, porquanto se expressa em português casto e de maneira tão agradável que prende a atenção do leitor. Repito, é um trabalho de muita pesquisa, durante a qual se utiliza a autora de uma documentação de primeira ordem, não só no diz respeito às fontes primárias como secundárias. A bibliografia consultada não podia ser melhor. Por todos os méritos da obra de Emilia Vioti da Costa, uma excelente estréia no mundo dos livros, com a publicação dêsse trabalho de história econômica e social.

O fato de ser uma obra de grande fôlego, indiscutivelmente; de sair das mãos de alguém já habituado à pesquisa histórica, de ser trabalho de historiadora com formação profissional-universitária, conforme apresentação da Editôra minuem o mérito da obra. Vejamos:

O título "Da Senzala à Colônia", parece pouco significativo e vazio de conteúdo. Não transmite nenhuma idéia do que se vai ler, da pesquisa que autora realizou. O título original da obra não poderia ser êste, como de fato não é. Conforme crítica bibliográfica de Boris Fausto na *Revista de História* nº 63, é "Escravidão nas áreas cafeeiras-Aspectos Econômicos, Sociais e ideológicos da desagregação do sistema escravista". Êste sim, fala do que a autora pesquisou, é muito mais significativo.

Outra observação, talvez negativa, é que a autora usa e abusa das informações verso da última capa, não a isenta de alguns senões. Todavia, em nada dições de viajantes estrangeiros, chegando mesmo — talvez sem o querer — a transmitir o pensamento dêles como seu. A influência dêles em seu raciocínio, em sua formulação de problemas, em sua interpretação de fatos e em suas conclusões é tão grande que em certos trechos da obra, tem se a impressão de os ler.

Na obra não se verifica a transcrição de documentos essenciais, o que seria de esperar que o fizesse em apêndice. Além disso não apresenta quadros e gravuras ilustrativos, exceto alguns gráficos e quadros inseridos nas p. 63, 193, 194, 206, 207, 219, 220 e 240, o que é estranhável, pois na bibliografia citada pela autora existem obras ricamente ilustradas.

O sub-capítulo nº 6 do capítulo I da parte I, me parece desnecessário para as conclusões almejadas e alcançadas pela autora.

Quando ela fala dos núcleos coloniais no capítulo II da primeira parte, notei que estão ausentes de sua bibliografia trabalhos como: Zenha (Edmundo), *A Colônia Alemã de Santo Amaro, sua Instalação em 1829* in "Revista do Arquivo", vol. 132; Prado (Silvio de Almeida), *Imigração e Colonização no Estado de São Paulo*, in "Revista do Arquivo", vol. 75; Lacerda (Carlos de), *A Vinda de Colonos Alemães e o relatório do Visconde de Abrantes*, in "Revista do Arquivo", vol. 77, todos de interesse para estudo dos núcleos coloniais.

No capítulo IV da primeira parte, a autora insere um sub-capítulo intitulado "Vias de Comunicações e meios de transporte", para isso usa sobretudo informações de viajantes como Zaluar, Saint-Hilaire e outros, deixando de relacionar em sua bibliografia, dois trabalhos também de interesse para o assunto. Um é de autoria de José Gonçalves Salvador e foi publicado na *Revista de História* nº 39-1959 sob o título: "Os transportes em São Paulo no Período Colonial". O outro é de autoria de Odilon Nogueira de Matos e foi publicado sob o título: "Evolução Ferroviária de São Paulo" nos *Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia*, vol. IV — Rio de Janeiro, 1943. Na página 233, ao falar do comportamento dos negros na Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos, me parece que a autora comete dois enganos. O primeiro é que faz uma citação de Antônio Egidio Martins como de Roger Bastide. A. E. Martins no seu *São Paulo-Antigo*, escreve textualmente:

"O serviço de enterramento de cadáveres nas igrejas ou nos semitérios contíguos era feito por pretos africanos, os quais, à proporção que iam pondo terra sobre o cadáver, socavam este com uma grossa mão de pilão, cantando: "Zóio que tanto viu, Zi boca que tanto falô. Zi boca que tanto riu, zi comeu e zi bebeu. Zi corpo que tanto trabalhô. Zi perna que tanto andô. Zi pé que zi pisô". Iam assim cantado até acabarem de cobrir com terra a sepultura".

O segundo lapso que comete a autora é que muda o sentido da informação, quando diz:

"... a propósito da morte e entérro dos negros".

Ora, A. E. Martins fala de enterramento de cadáveres nas igrejas, mas não fala que eram cadáveres de negros. Além disso, sabemos sobejamente que na época, a sepultura mais digna do branco era a da igreja ou do cemitério anexo, um costume generalizado. A maior parte desses serviços, como todos os serviços braçais, eram executados pelos negros escravos.