

COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL MERIDIONAL NO SÉCULO XVIII.

CECÍLIA MARIA WESTPHALEN

da Universidade Federal do Paraná.

Introdução.

O estudo realizado sobre os navios e mercadorias no porto de Paranaguá (1), ensejou a revisão da literatura acerca do comércio exterior do Brasil Meridional (2), o levantamento e a coleta de fontes

(1). — Projeto "Navios e Mercadorias no porto de Paranaguá", executado no Departamento de História da Universidade Federal do Paraná, com os seguintes resultados parciais publicados, entre outros:

WESTPHALEN (Cecília Maria). — O porto de Paranaguá no ano de 1826 — estudos de micro-conjuntura. *In: Boletim do Conselho de Pesquisas da Universidade Federal do Paraná*, Departamento de História, Curitiba, nº 2, 1962.

—. *Schiffe und Waren in Hafen von Paranaguá. In: Kölner Vorträge zur Sozial-und-Wirtschaftsgeschichte*, Köln, Heft 18, 1971.

—. Introdução de escravos novos no litoral paranense. *In: Revista de História*, São Paulo, (89), 1971.

—. Navios e mercadorias no porto de Paranaguá nos meados do século XIX. *In: Anais do V Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História*, São Paulo, 1, 1971.

—. O porto de Paranaguá em 1822. *In: Boletim do Departamento de História da Universidade Federal do Paraná*, Curitiba, (19), 1972.

—. O Paraná na conjuntura da Independência. *In: Revista de História*, São Paulo, (94), 1973.

—. Paranaguá et le Rio de La Plata au XIXe siècle. *In: L'Histoire quantitative du Brésil de 1800 a 1930*. Paris, Centre National de la Recherche Scientifique, 1973.

—. O porto de Paranaguá e as flutuações da Economia Ocidental no século XIX. *In Boletim do Departamento de História da UFPr*, (20), Curitiba, 1973.

(2). — Devem ser particularmente referidos os trabalhos de: CANABRAVA (Alice). — *O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)*. São Paulo, 1944.

ELLIS (Myriam). — Aspectos da pesca da baleia no Brasil Colonial. *In: Revista de História*, São Paulo, (14), 1958.

primárias, principalmente sobre as relações comerciais do Império (3), o exame de novas fontes documentais colocadas à disposição dos historiadores (4), bem como a observação da medida em que o comércio exterior do Brasil Meridional, nos séculos XVII a XIX, correspondeu ao modelo colonial-mercantilista do comércio exterior brasileiro (5).

Serão aqui comunicados apenas alguns resultados, parciais e prévios, referentes ao século XVIII, do Projeto Comércio Exterior do Brasil Meridional, em execução no Departamento de História da Universidade Federal do Paraná. O Projeto compreende o século XIX, para o qual, sobretudo, realiza-se tratamento com técnicas quantitativas .

Sacramento, entreposto comercial.

Nos meados do século XVII, o Sul nem mesmo como base territorial integrara-se na ocupação portuguesa, encontrando-se completamente à margem do comércio colonial. A Vila de Nossa Senhora do Rosário de Paranaguá, ereta em 1648, constituía o ponto extremo da efetiva ocupação portuguesa.

Contudo, as preocupações iam além, objetivando a recuperação do comércio de Buenos Aires que se desenvolvera rendoso durante a reunião das Coroas ibéricas. O contrabando no Prata era fomentado sob as vistas das autoridades coloniais.

Vozes prestigiosas propunham a descida rumo ao Sul. O poderoso Salvador Correia de Sá, em 1643, preconizava a conquista de Buenos Aires, assegurando-se

(3). — Também devem ser particularmente referidos os documentos do Fundo Repartições Consulares Brasileiras, do Arquivo Histórico do Itamaraty:

Buenos Aires Ofício	s 88.
Montevideu Ofício	s 76.
Valparaiso Ofício	s 34.

(4). — Sobretudo:

LISANTI FILHO (Luís). — *Negócios coloniais* (Uma correspondência comercial do século XVIII). Brasília, Ministério da Fazenda; São Paulo, Visão, 1973.

(5). — Conforme tem sido proposto e, ainda recentemente por BUESCU (Mircea). — *Evolução econômica do Brasil*. Rio de Janeiro, APEC, 1974.

"proveito em carnes, para o sustento do Brasil, e em cou-
ramas",

o estuário do Prata era o caminho, senão o próprio tesouro do Potosí (6) . O padre Vieira indicava a tomada do Rio da Prata, entre outros motivos, como compensação pela queda de Pernambuco em mãos dos holandeses (7).

De outro lado, o declínio do açúcar, com a queda de preços, aumento de taxações e, sobretudo, a perda dos mercados europeus pela entrada dos açúcares antilhanos, levou, na segunda metade do século XVII, a uma especial atenção dos portugueses pelo comércio do Prata, através do qual a prata do Potosí poderia chegar ao Brasil e a Portugal. A própria Coroa agiu diretamente. Primeiro a tentativa de Jorge Soares de Macedo mobilizando o esforço das vilas de Iguape, Cananéia, e Paranaguá que concorreram com suprimentos da expedição, mas que não logrou chegar ao seu destino. Depois, o Governador do Rio de Janeiro, Manuel Lobo, fundando a Colônia Nova do Sacramento, estrategicamente localizada defronte de Buenos Aires e para cujo sustento continuavam mobilizadas as Vilas do Sul. Embora as vicissitudes, destruída em 1680, desalojados em 1705, voltam os portugueses, e a nova Colônia seria o entreposto do comércio e do contrabando.

"O dinheiro enviado do Potosí, some-se, passando para a colônia dos portugueses" (8)

que ali vendiam artigos europeus e escravos africanos.

Ao findar o primeiro quartel do século XVIII estavam regularmente estabelecidas as relações comerciais entre a Colônia, Rio de Janeiro, Bahia, e a Metrópole. Casas comerciais metropolitanas de importância mantinham agentes em Sacramento. O propósito maior fora conseguido, a prática do comércio com os espanhóis de Buenos Aires.

Recebiam diretamente de Lisboa, ou através do Rio de Janeiro e Bahia, toda sorte de fazendas e objetos que vendiam aos castelhanos. Baetas diversas, serafinas, cochonilhas, bertanhas, bertanhas de França, ruões de Hamburgo e de França, saragoças, brins, linhas de

(6). — HOLANDA (Sérgio Buarque de). — *História Geral da Civilização Brasileira*, Difusão Européia do Livro, São Paulo, 1972, tomo I, p. 324.

(7). — *Idem*.

(8). — *Ibidem*, p. 351.

Holanda, bernês da Irlanda, fustões, fitas da Itália, tafetás, cambraias, chitas da Holanda e da Índia, camelões, meias de lã francesas, pânico diversos, retrozes, chapéus, pentes de marfim e de tartaruga, facas flamengas e facas holandesas (9), enfim uma diversidade de mercadorias cuja venda possibilitava, na torna-viagem, abarrotar os navios de couros e prata.

A movimentação comercial era grande, com as lanchas castelhanas cruzando o Prata, para fornecimento na Colônia. Logo, porém, se manifestou avassaladora e incontrolável a concorrência inglesa, realizada em Buenos Aires ao abrigo do real assento.

No ano de 1726 já se avolumavam as queixas dos comerciantes portugueses contra a presença de numerosos navios ingleses que abarrotavam as índias de fazendas, impedindo, que os castelhanos com prata procurassem a Colônia para as suas compras. Não era somente a fartura das mercadorias trazidas pelos ingleses que perturbava os negócios, mas também os preços pelos quais vendiam seus panos, sem possibilidade de concorrência dos portugueses. E eram agressivos, pois se alguma lancha castelhana com prata lhes escapasse em direção à Colônia, saiam com seus escaleres em perseguição, abordando os espanhóis e com eles ajustando transações. A prata começou assim a escassear na Colônia, remessas não mais podiam ser realizadas para a Metrópole, e os próprios couros tinham que ser comprados fiados (10).

Não havia perspectivas para o comércio português no Sacramento. Os ingleses continuavam presentes. Em maio de 1728 declaram que em todo o ano ainda não haviam conseguido vender cousa alguma das fazendas (11). Os comunicados à Metrópole continuam no mesmo sentido e no mesmo tom de desânimo,

"como os ingleses são o açoute do comércio desta praça"
(12),

estavam de todo paralizados.

Embaraçados pelos ingleses, em 1731, duvidavam que algum dia ainda pudessem encontrar compradores para os seus panos e se-

(9). — Conforme correspondência de José Meira da Rocha, enviada da Colônia do Sacramento, a Francisco Pinheiro em Lisboa. *In: Negócios Coloniais*, 4; 260-396.

(10). — *Ibidem*, p. 286-287.

(11). — *Ibidem*, p. 308.

(12). — *Ibidem*, p. 326.

rafinas, tal a quantidade trazida pelos concorrentes, propondo mesmo a sua a remessa para a venda no Rio de Janeiro, pois, caso contrário, corriam o risco de se deteriorarem nos armazéns e perderem-se pela traça (13).

A pretexto do tráfico de negros, os navios ingleses chegavam ao Prata carregadíssimos de fazendas, de tal modo que à s vésperas do novo ataque espanhol, estava parado o comércio português na Colônia.

E não era apenas no comércio de importação que se fazia sentir a presença dos ingleses. Concorriam também naquele dia exportação de couros, pois quando lhes faltavam couros em Buenos Aires, a fim de completar a carga de suas embarcações, carregavam também com aqueles de Sacramento. Empregavam pessoas desta praça para, em Maldonado, fazerem a compra e, segundo reclamavam os comerciantes portugueses, com o beneplácito do Governador da Colônia que tudo fingia ignorar (14).

De modo geral, também a exportação de couros entrava em decadência. Além da alta de preços pela concorrência, o gado já estava, em 1733, quase acabado nas cercanias da Colônia, aparecendo somente na zona de Castilhos, distante para mais de 150 léguas, exigindo dois meses de viagem para o transporte dos couros. Não só a distância, mas os obstáculos opostos pelas guardas castelhanas, encareciam esse transporte, sobretudo pelo apresamento de carros carregados, ocasionando prejuízos que arrasavam moradores do Sacramento, ficando

"a maior parte deles incapazes de levantar mais a cabeça"
(15).

Os espanhóis, aliás, também estavam ativos no impedimento do comércio português e na sua oposição à presença portuguesa nas margens do Prata. Os comerciantes sentiam bem a situação e comunicavam que, além das dificuldades do comércio, estavam os castelhanos tentando encurrá-los, de modo que fosse obrigado a deixar a povoação (16).

O comércio prosseguindo paralizado, sem vendas, e apertando a oposição dos castelhanos, recomendavam às suas casas metropolitanas

(13). — *Ibidem*, p. 328.

(14). — *Ibidem*, p. 299.

(15). — *Ibidem*, p. 361.

(16). — *Ibidem*, p. 378.

que cessassem as remessas para a Colônia, face o estado miserável em que se encontravam (17).

A situação agrava-se com o novo ataque espanhol, em 1735. Os comerciantes receando a derrota portuguesa ante a ineficiência dos socorros militares recebidos, começam a abandonar a praça, retirando-se para o Rio de Janeiro. Temiam a mesma sorte dos companheiros de Manuel Lobo, ou aquela de Sebastião Veiga Cabral (18).

Nunca mais, de fato, se restabeleceria ativo o comércio internacional da Colônia do Sacramento.

*

As Vacariás, o comércio de couros e carnes.

Os portugueses do Sacramento logo entraram com firmeza, quer no contrabando, como no comércio regular de couros, sebo e graxa. Com apêio na Colônia exploram as Vacarias do Mar, ou do Uruguai. Mais tarde também as Vacarias da Serra, ou do Pinhal.

Ali estavam as vacas *cimarronas* que se haviam multiplicado das vacas mansas que ficaram soltas nas campanhas com a destruição das Reduções pelos paulistas. Eram milhões de touros e vacas, gado churo que vagueava nas campanhas, e cuja extração desde algum tempo era praticada pelos *faeneros* da Banda Oriental.

Já em 1663, o padre Simão de Vasconcellos referia à

"terra de formosas campinas que apascentam os olhos com infinidade de gado, tal, que pudera ele só sustentar o Brasil todo" (19).

Aproveitando-se deste gado chimarrão, os portugueses estabeleceram o comércio regular de couros com a Metrópole, remetendo-os à Lisboa, sobretudo via Rio de Janeiro.

Proibido embora o comércio entre espanhóis e portugueses, a extração de couros e a salga de carnes eram atividades de gaudérios nômades que facilitavam o contrabando. Denúncias e reclamações surgiam no sentido de que o comércio de couros entre Buenos Aires e

(17). — *Ibidem*, p. 388.

(18). — *Ibidem*, p. 396.

(19). — VASCONCELLOS (Pe. Simão). — De Cananéia a Maldonado. In: Guilhermino Cesar. *Primeiros cronistas do Rio Grande do Sul, 1605-1801*. Porto Alegre, Ed. da Faculdade de Filosofia, 1969, p. 40.

Espanha, estava sendo prejudicado pelo de Sacramento e Portugal. Sobretudo os jesuitas, preocupados com os 28 povos das Missões, denunciavam a ocupação das Vacárias pelos portugueses que levavam os couros para a Cidadela do Sacramento a fim de embarca-los para o reino de Portugal (20). Carregavam suas embarcações, vindas de Portugal e do Brasil, com sebo, graxa, couros e carnes, com grave prejuízo do fisco espanhol (21).

Realmente, dado o volume que o negócio tomara, em 1699, o governo português criava os quintos dos couros da Colônia, determinando que todo o artigo fosse conduzido ao Rio de Janeiro. Logo em 1702, pela primeira vez, era arrematada por Cristovam Pereira de Abreu, a caça de couros na Colônia, pela quantia de 70.000 mil cruzados anuais, considerada enorme para a época (22).

O Sargento-Mor Francisco Ribeiro, em 1704, na sua Informação sobre a Colônia do Sacramento, refere à excessiva quantidade de gado existente nas Vacárias,

"cuja propagação não há parte no mundo que a tenha semelhante",

bem como às possibilidades de comércio com os castelhanos, de onde poderia vir a prata do Perú, em troca dos tecidos europeus introduzidos pelos portugueses, e apontava outro negócio que poderia ser de grande lucro, a introdução da erva-mate de São Paulo, pois que haveriam de compra-la

"até ficarem nós" C23).

Com a arrematação dos quintos, o comércio de couros tomou incremento. Todos os couros armazenados e nos trapiches do Rio de Janeiro procediam de Sacramento onde eram carregados aos milhares. Embarcações haviam com o lote de 16.000 couros que não mais seguiam com garras, para maior proveito de espaço no transporte

(20). — CORTESÃO (Jaime). — *Tratado de Madri; Antecedentes — Colônia do Sacramento (1669-1749)*. Rio de Janeiro, Biblioteca Nacional, 1954, p. 123.

(21). — *Ibidem*, p. 125.

(22). — CORTESÃO (Jaime). — *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madri*. Parte 1, tomo 2, p. 33.

(23). — Informação de Francisco Ribeiro sobre a Colônia do Sacramento. In: Guilhermino Cesar, *op. cit.*, p. 64-66.

marítimo. Buracos, defeitos, eram inevitáveis, pois matavam os touros às lançadas (24).

De 1726 a 1734, a exportação anual de couros teria variado entre 400 a 500 mil couros.

"Em 1726, em combôio de dez embarcações que chegara carregado de mercadorias, partiu da Praça para o Rio de Janeiro transportando 400.592 couros secos e uma soma avultadíssima de prata, proveniente da venda das mercadorias" (25).

Esta produção de couros, remetida via Rio de Janeiro-Lisboa, encontrava seus principais mercados consumidores em Ruão, Amsterdam, e Flandres (25a).

Não apenas os ingleses andavam no Prata. Respondendo às indagações do Governador das Capitanias do Sul, o Sargento-Mor Manuel Gonçalves de Aguiar informa com precisão o comércio que o gentío realizava com os franceses que, com frequência, carregavam courama e sebo (26), sendo que o gado no Sul continuava inumerável a era fácil realizar a courama.

Toda a crônica, aliás, do Rio Grande do Sul, no século XVIII, encontra-se repleta de informações acerca da abundância do gado, e das atividades da courama que propiciavam grandes lucros tanto para os particulares, como para os direitos reais.

Preocupavam-se unicamente com a extração dos couros, não utilizando as carnes, exceto para consumo.

"A carne que não podem comer deixam no campo às aves de rapina" (27).

Em 1731 abriu-se o caminho para São Paulo, e por ele seriam introduzidos gados e cavalgadas das campanhas do Sul. A expor-

(24). — Negócios coloniais. V. 2 p. 394.

(25). — CORTESÃO (Jaime). — *Alexandre de Gusmão e o Tratado de Madri*. Parte 1, tomo 2, p. 39.

(25a). — SIMONSEN (Roberto). — *História Econômica do Brasil*. São Paulo, Ed. Nacional, 1969, p. 170.

(26). — Notícias práticas da costa e povoações do mar do sul, de Manuel Gonçalves de Aguiar. In: Guilhermino Cesar, *op. cit.*, p. 79.

(27). — Compêndio noticioso do continente do Rio Grande de São Pedro até o Distrito do Governo de Santa Catarina, de Francisco João Roscio. In: Guilhermino Cesar, *op. cit.*, p. 164.

tação, sobretudo, de muares no comércio interno, realizaria a integração do Sul no complexo colonial-mercantil.

Os couros, exportados secos, salgados, atanados, e meios de sola, continuavam sem dúvida o grande negócio do comércio exterior. Entretanto, Moniz Barreto, em 1790, ainda que em rápida passagem, alude já à presença de carne em charque, ou seja de carne salgada, e depois seca ao sol (28).

De fato, no final do século XVIII, aparecem no Rio Grande do Sul, as charqueadas. O período de paz que seguiu à celebração do Tratado de Santo Ildefonso teria permitido a estabilização da população e assim propiciado o desenvolvimento de atividades econômicas até certo ponto sedentárias.

Em 1780, por iniciativa de José Pinto Martins, vindo do Ceará, foi estabelecida a primeira grande charqueada, à margem do arrôio Pelotas. A indústria nascente foi logo aperfeiçoada pelos franceses João Batista Roux e Eugène Sarques que se localizaram nas proximidades da charqueada de José Pinto Martins (29).

Até aqui, do gado para a comercialização, interessavam apenas os couros e, em menores proporções, o sebo e as graxas. Agora, porém, com as charqueadas, valorizavam-se as carnes e, pois, de modo geral, o gado.

O início das atividades do charque, no Rio Grande do Sul, está ligado à decadência da pecuária no Nordeste, a qual em virtude dos efeitos da grande seca de 1778, não mais pode atender às demandas do mercado consumidor.

O Rio Grande do Sul que, em 1793, exportava apenas 13.000 arrobas de charque, em 1805 alcançava nada menos que a alta cifra de 574.051 arrobas de carne seca exportada para o Brasil e já para o exterior (30).

O número de saladeiros também aumentava, sendo que, em 1822, haviam perto de Pelotas, 22 estabelecimentos. Contudo, foi uma atividade logo ameaçada. A partir de 1807, já se encontrava atuante a

(28). — *Ibidem*.

(29). — Ferreira Filho (Arthur). — *História Geral do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Globo, 1965, p.

(30). — Para 1793, in Caio Prado Júnior, *Formação econômica do Brasil Contemporâneo*, São Paulo, 1948, p. 201. E para 1805 in Augusto de Saint-Hilaire, *Viagem ao Rio Grande do Sul*, Ed. Nacional, São Paulo, 1939, p. 132.

concorrência levada a efeito por contrabandistas da Banda Oriental, e logo o charque platino concorria abertamente com o do Rio Grande.

Nessa conjuntura, o charque do Rio Grande do Sul custava de 440 a 480 reis a arroba, mais 280 reis de fretes e direitos, até o Rio de Janeiro, enquanto que nesta praça o charque platino era colocado, inclusive transporte, a 400, ou 410 reis a arroba. Não havia assim possibilidade de mercado para o charque do Rio Grande (31).

Tambem se dizia que a qualidade do charque platino era superior à do Rio Grande do Sul.

Assim, os navios negreiros que se dirigiam ao Rio da Prata, regressavam abarrotados de charque platino.

Alimento destinado sobretudo aos escravos, o charque tinha mercados principalmente no Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Havana era o grande mercado externo.

A concorrência do charque platino levou ao estabelecimento por gauchos, de charqueadas no Uruguai, ameaçando ainda mais a produção e a exportação do Rio Grande do Sul.

Os couros continuam sendo exportados no início do século XIX. Além do Rio de Janeiro, os Estados Unidos e Havana eram os seus consumidores.

O aumento das atividades comerciais, conduziu à criação das Alfândegas de Porto Alegre, em 1803, e do Rio Grande, em 1804. A pauta das exportações era constituída pelo charque, chacina, sebo em pau, couros, trigo em grão e farinhas. O trigo tivera algum desenvolvimento entre 1780 a 1811, declinando a seguir, pela presença da praga da ferrugem. Suas importações, vindas do Rio de Janeiro, ou diretamente do Reino, eram de peças de vestuário, panos diversos, ferramentas, armas, lanças, peças de mobiliário, vinhos, e remédios principalmente .

*

A pesca da baleia e o azeite de Santa Catarina

Somente nos meados do século XVIII, pela pesca da baleia e a produção de azeite, pode de fato Santa Catarina participar do comér-

(31). — Magalhães (Manuel Antônio). — *Almanak da Villa de Porto Alegre*. In: Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro, tomo 30, 1ª parte, p. 48-49, 1867.

cio colonial, exportando óleo de peixe e outros derivados para as Ilhas e Portugal, via Rio de Janeiro, e mesmo navegando diretamente.

Intensificou-se a pesca da baleia no litoral sul, após o declínio daquela da Bahia e, sobretudo, a partir do contrato celebrado em 1741, com Tomé Gomes Nogueira que arrematara também aquele do Rio de Janeiro, Santos e São Paulo, estabelecendo-se praticamente em todo o sul da Colônia.

Montou em Santa Catarina, a mais importante das suas armações, a de Nossa Senhora da Piedade.

A grande empresa, contudo, para a pesca da baleia, organizou-se em 1765, a Companhia da Pescaria das Baleias, quando Inácio Pedro Quintela, à frente de um poderoso grupo de comerciantes, arrematou o contrato que compreendia as costas do Brasil e ilhas adjacentes, ou seja o monopólio das baleias (32).

Contrato vultoso, na importância global de 80.000 cruzados anuais, a parte referente à Santa Catarina comportava 10.000 cruzados.

A empresa realiza grandes investimentos. Amplia as instalações, constrói a nova armação da Lagoinha, buscando expandir os negócios. Procura também tirar maior rendimento dos animais.

Aliás, o próprio Capitão-General de São Paulo animava os agentes da empresa para que realizassem experimentos.

"Também desejava muito ver o efeito daquelas velas para que não fossem somente os holandeses que se regalassem de as venderem" (33).

Entretanto, as primeiras tentativas não tiveram êxito, e lamentava-se Dom Luiz Antônio

"Vejo o que V. M. me diz de se não ter acertado com o espermacete e com a cera de azeite. Eu como refinado Português desejava ver a Nação independente de todas as gloriosidades estrangeiras que nos secam o dinheiro..." (34).

(32). — In: "Avisos e Cartas Régias — 1765 a 1767", Livro 169. Departamento do Arquivo de São Paulo.

(33). — Dom Luiz Antônio para Balthazar dos Reys. In: *Documentos Interessantes*, vol. LXVIII, p. 41-43.

(34). — Dom Luiz Antônio para Balthazar dos Reys. In: *Documentos Interessantes*, vol. LXVIII, p. 53-55.

É certo, porem, que o conseguiram, extraindo não apenas o azeite e barbatanas, mas também o espermacete e o ambar.

O contrato devia suprir as carências de azeite verificadas na Colônia, mas o seu principal negócio estava na exportação de óleo para a Metrópole. No Brasil, possuía o monopólio da pesca e da fabricação, em Portugal, aquele do fornecimento do azeite de peixe.

Os lucros foram, assim, extraordinários. Ao findar o contrato, a empresa verificara nada menos que 4 milhões de cruzados (35), embora as perturbações havidas com a invasão da ilha de Santa Catarina pelos castelhanos. A empresa, aliás, contornara a situação construindo fora do alcance dos invasores, a armação de São João de Itapocoroia.

Sucedido por Joaquim Pedro Quintela, o segundo contrato, também por 12 anos, foi realizado por 100.000 cruzados, atingindo igualmente lucros superiores a 4 milhões de cruzados (36).

Apesar da concorrência dos espanhois na pesca, os lucros eram grandes e permitiam o aumento dos estabelecimentos, construindo-se a armação de Garopaba e sua extensão de Imbituba.

Entretanto, a pesca diminuía, não somente pela concorrência de estrangeiros, mas pela escassez da própria baleia no litoral catarinense.

A empresa dos Quintela chegou a realizar um terceiro contrato (37) pelo preço de 48 contos de reis por ano, em 1789, mantendo-o até aquele de 1801 que assinala o fim do monopólio governamental. Já havia inclusive sido autorizada a pesca volante de baleias em alto mar e o estabelecimento de pescarias sedentárias nas ilhas do Cabo Verde (38).

La Perouse, que esteve em Santa Catarina, em 1785, refere ainda a abundância da pesca, com cerca de 400 animais abatidos anualmente, e uma grande produção de azeite nas armações da Piedade, Lagoinha, e Itapocoroia. Porem, observa que em nada adiantava essa atividade aos moradores da Capitania, pois que os seus lucros eram remetidos para fora.

(35). — Ellis (Myriam) . — *Aspectos da pesca da baleia no Brasil Colonial*. Revista de História, São Paulo, 1958, p. 48.

(36). — *Ibidem*, p. 48.

(37). — *In*: "Avisos e Cartas Régias — 1778 a 1796", Livro 171. Departamento do Arquivo de São Paulo.

(38). — *In*: "Avisos e Cartas Regias — 1796 a 1802", Livro 173. Departamento do Arquivo de São Paulo.

Pouco depois, em 1797, o Capitão General também registrava que, embora o comércio da Ilha fosse ainda sem forças para arrematar o contrato, mas que tirando este os seus maiores interesses dos cinco estabelecimentos existentes em Santa Catarina, parecia justo que os seus rendimentos entrassem nos cofres locais. O dinheiro do contrato, porem, era colocado

"nos Cofres Reais da Cidade de São Paulo e da Bahia".

Faltava inclusive o numerário para o pagamento da tropa durante meses, paralizando em consequência as atividades comerciais da Capitania (39).

Viajantes, como Saint-Hilaire, Seidler, John Mawe, deixaram observações no mesmo sentido. Aliás, na segunda década do século XIX, começam a assinalar a manifesta decadência das atividades da baleia, com as armações em colapso, sob a administração da Fazenda Real.

A concorrência estrangeira também se havia intensificado, sobretudo de norte-americanos e ingleses, contando com aparelhamento superior e com embarcações que podiam ir mais longe, ao encontro das baleias.

Paulo José Miguel de Brito, depois de referir que a pesca da baleia e a extração de azeite fora o ramo de indústria que maiores interesses havia proporcionado ao Estado, dizia que se encontrava, em 1816, em grande decadência e

"cedo o veremos totalmente extinto..." (39a).

De fato, não mais se reanimou a pesca da baleia, e das armações restaram ruínas apenas.

*

O ouro e as farinhas de Paranaguá.

Do Brasil Meridional, o Paraná foi o que teve a primeira oportunidade de ingresso no sistema colonial-mercantil, não apenas pela pro-

(39). — *In*: Memória de João Alberto de Miranda Ribeiro, Capitão General de Santa Catarina, 1797. Seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

(39a). — Memória política sobre a Capitania de Santa Catarina, escripta no Rio de Janeiro em o anno de 1816, Typ. da Academia Real das Sciencias, Lisbos, 1829, p. 65.

ximidade geográfica do eixo São Vicente-Rio de Janeiro-Bahia, mas porque foram encontradas no seu litoral e nos sertões da baía, minas de ouro, ainda na primeira metade do século XVII.

Certamente existiu o ouro de Paranaguá, manifestado por Gabriel de Lara. Há farta evidência documental de que estas minas teriam sido encontradas. Mas, o ouro era pouco e logo se acabou.

Já, em 1659, se reconhecia que as minas de Paranaguá, embora todo o empenho oficial, não correspondiam às expectativas das autoridades coloniais. O próprio Salvador Correia de Sá averiguando pessoalmente, com seus técnicos, as condições das minas, não encontrou uma onça sequer de ouro para amostra.

Contudo, o Rei ordena às Câmaras do Sul que prossigam na prática do ouro de lavagem e na procura das minas de betas.

A seguir foi o sonho da prata, acreditando-se que as minas de Paranaguá seriam como as de Potosí (40). Miragem logo desfeita, sobretudo por Dom Rodrigo de Castelo Branco. A exploração do ouro de lavagem continuou como atividade quotidiana, porem, sem expressão alguma.

A descoberta das minas de Cataguases e daquelas de Cuiabá, desviaria por completo as atenções do ouro de Paranaguá, e os próprios mineradores em grande parte, se retiraram para os novos achados (41).

Em 1720, o Ouvidor Pardinho encontrava fechada a Casa dos Quintos de Paranaguá, tratando da arrecadação dos cunhos. E, em 1722, pelo pouco lucro que apresentava, chamando a atenção apenas de inimigos, Rodrigo Cesar de Menezes proibia a extração do ouro. Embora revogada a medida pelos reclamos da população junto ao Rei, a Câmara Municipal de Curitiba, em 1726, referia a existência de apenas algumas lavras velhas e limitadas faisqueiras, de tal modo que, em 1734, era extinta a fundição de Paranaguá.

Aliás, quando se evidenciou a escassez do ouro, e muitos moradores abandonaram a terra, esta ficou em situação de extrema pobreza, entregue apenas a uma pequena lavoura de subsistência, antes que se estruturasse no planalto curitibano, a economia campeira.

(40). — Affonso Furtado para Agostinho de Figueiredo. In: *Documentos Históricos*, vol. X, p. 446-453.

(41). — Carta de Raphael Pires Pardinho ao Rei. In: *Documentos para a História do Paraná*, p. 18-26.

Raphael Pires Pardini observa a situação de penúria dos moradores de Paranaguá e Curitiba. Produziam unicamente para o consumo local. Não tinham mercado para a farinha de mandioca, o milho e o feijão. Somente alguns poucos excedentes desses produtos eram permutados pelo sal e o algodão trazidos pelas pequenas sumacas que aportavam em Paranaguá.

Mas, justamente pela produção de farinhas de mandioca, muito cedo foi a Vila de Paranaguá solicitada a dar socorro de mantimentos a outras povoações brasileiras e, sobretudo, às expedições militares que demandavam ao Sul. Pardini, encontrando em Curitiba o uso da erva-mate e conhecedor do comércio das ervas paraguaias no Rio da Prata, compreendeu as possibilidades de comercialização da erva paranaense. Aconselha ao Rei que permita possam os paranguaras ir até a Colônia do Sacramento, a fim de ali venderem suas congonghas. Provisão Régia de 1722, concedia aos moradores de Paranaguá, liberdade de comércio, prevendo inclusive a introdução das ervas paranaenses em Buenos Aires (42).

O Sargento-Mor Francisco Ribeiro, como se recorda, também já apontara o grande lucro que poderia dar a introdução da erva paulista no Rio da Prata, uma vez que castelhanos e índios por ela davam tudo.

Esta movimentação em torno do comércio da erva culmina em 1725 com a proposição de Miguel Antônio de Sobral, capitão da Fortaleza de Santos, no sentido de que a erva-mate fosse colocada sob contrato, a fim de melhorar a sua introdução e comércio (43). Teve despacho favorável, nada mais porem se registra sobre a matéria.

Apesar de tudo, não se realizou a ligação comercial pretendida. Aliás, a situação do comércio português no Prata, na década de 1730, enfrentava as dificuldades já apontadas.

Assim, o comércio paranaense permaneceu restricto, por todo o correr do século, às pequenas trocas com os barcos que vinham a Paranaguá para o fornecimento de farinhas. Suas relações eram principalmente com o Rio de Janeiro, de onde importavam alguns gêneros de procedência metropolitana, como o chumbo e as ferragens, além de peças do vestuário.

O restabelecimento da Capitania de São Paulo, aumentando embora a movimentação do porto de Paranaguá pela passagem de tropas

(42). — Provisão Régia de 29 de abril de 1722. In: *Boletim do Arquivo Municipal de Curitiba*, vol. II, p. 7.

(43). — Arquivo Histórico Ultramarino. Cópia fotostática, doc. B9 543. Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense.

para as expedições ao Oeste do Paraná, a ponto inclusive do Capitão-General pela vez primeira propor a criação da Alfândega de Paranaguá (44), traria ordens para que as embarcações saídas deste porto se dirigissem diretamente ao de Santos. O Capitão-General desejava orientar para o porto de Santos todo o comércio da Capitania com a Metrópole, desviando-o do porto do Rio de Janeiro. Tais restrições seriam mantidas praticamente até às vésperas da Independência. Assim, as farinhas de mandioca, o pouco arroz, e o trigo que começaram a produzir depois de 1780, alimentavam unicamente o comércio de Santos. Somente a conjuntura da Independência, com a abertura dos portos brasileiros, também aquela dos países platinos, levaria à abertura do porto de Paranaguá ao comércio exterior, estabelecendo-se um fluxo comercial marítimo, regular e contínuo, com o Rio da Prata.

De início, foram as madeiras do litoral paranaense que atraíram os platinos à Paranaguá. A Câmara Municipal registra que, ante as suas possibilidades de comercialização, todo o povo aplicou-se na sua extração, e navios estrangeiros chegavam ao porto, a fim de conduzir madeiras para os portos do sul, de onde, aliás, não vinha troco, senão a prata. Para Montevidéu e Buenos Aires eram carregados tirantes, vigas, tábuas, pranchas e pranchões, ripas, curvas, caibros, eixos, caçoeiras, paus de sucupira, ipê, e canela, troços de cedro, costaneiras, costados, toras, caixetas, além das peças de betas, cabos, amarras e viradores para embarcações, feitos de cipós existentes no litoral a que chamavam "o prego do Brasil". Achas de lenha também aos milhares, foram exportadas. Arroz e farinha de mandioca, completavam os carregamentos .

Mas, é certo que não foi apenas o comércio de madeiras que viria dar vida nova ao porto. Um século depois da Provisão Regia de 1722, quando, em virtudes de dificuldades políticas, foi praticamente impossível o comércio das ervas paraguaias nos mercados de Buenos Aires e Montevidéu, e se passou a vir destas praças à procura de erva-mate, em Paranaguá, é que finalmente o Paraná ingressaria de modo regular e contínuo, na corrente do comércio internacional, o que se opera a partir da segunda década do século XIX.

Pela expressiva atividade comercial que se inaugura com a exportação da erva-mate para o Prata, já em 1827 era criada e instalada a Alfândega de Paranaguá.

*

(44). — Dom Luiz Antônio ao Marquês de Pombal, em 3 de setembro de 1771. Arquivo Histórico Ultramarino. Capitania de São Paulo.

Conclusão.

A motivação subjacente desta Nota Prévia, como, de resto, do Projeto "Comércio Exterior do Brasil Meridional", é, sem dúvida, aquela de procurar testar teorias de História Econômica do Brasil, por meio de trabalhos empíricos de investigação histórica, como, aliás, desde 1962, o vem recomendando Brasil Pinheiro Machado (45).

Dos resultados preliminares, relativos ao século XVIII, pode dizer-se que, nos seus traços fortes, o comércio exterior do Brasil Meridional, seguiu as linhas do modelo primário-exportador.

Contudo, o comércio exterior do Sul, pela brevidade e precariedade das condições do comércio sacramentino, também pela precariedade do comércio dos couros do Rio Grande do Sul, as limitações metropolitanas da exportação do azeite de peixe de Santa Catarina, o desengano do ouro e da prata de Paranaguá, a pobreza das suas farinhas, não constituiu variável capaz de dinamizar a economia regional .

O estímulo dessa economia, no século XVIII, viria do comércio interno. Somente pelas necessidades de abastecimento das Gerais, o Sul encontrou a oportunidade da sua integração na estrutura econômica brasileiro-colonial.

Entretanto, certas evidências, haja vista por exemplo a exportação da erva-mate para o Rio da Prata, indicam esquemas com matices diferenciados que melhor se explicitarão no século XIX.

CECILIA MARIA WESTPHALEN, licenciada em História e Geografia pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade Federal do Paraná, com estudos pós-graduados na 6ª Sessão da École Pratique des Hautes Études, de Paris, e na Faculdade de Filosofia da Universidade de Colônia (Alemanha Ocidental).
Professor Catedrático de História Moderna e Contemporânea.
Chefe do Departamento de História, e professora dos Cursos de

(45). — Pinheiro Machado (Brasil) . — *Contribuição ao Estudo da História Agrária do Paraná — I Formação da estrutura agrária tradicional dos Campos Gerais*. In: Anais do II Simpósio dos Professores Universitários de História, edição do Departamento de História da Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1962, p. 130.

Pós-Graduação em História, da Universidade Federal do Paraná. Membro e Presidente do Conselho de Ensino e Pesquisas da Universidade Federal do Paraná. Antigo membro do Conselho Estadual de Educação. Membro do Conselho Estadual de Cultura. Principais trabalhos publicados: "Carlos V — seu Império universal", tese de concurso de cátedra, Curitiba, 1955; "Navios e Mercadorias no porto de Paranaguá nos meados do século XIX", Anais do V Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História, São Paulo, 1971.