

PORTOS E MERCADORIAS: REDES MERCANTIS NA CAPITANIA DA PARAÍBA NO LIMIAR DO SÉCULO XIX¹

Yamê Galdino de Paiva²

A partir dos anos 1990 travou-se na historiografia brasileira um embate entre duas perspectivas teóricas ambivalentes: uma que enfatiza o caráter agroexportador da colônia brasileira e outra que se volta para as vicissitudes mercantis internas da mesma e para a investigação de uma cultura política de Antigo Regime nos trópicos. Sem adentrar nas posturas assumidas por uma e outra vertente, destacamos essa discussão para ambientar o tema deste trabalho. Consideramos ser necessário um esforço de articulação entre as proposições que valorizam a dimensão do exclusivo metropolitano e, portanto, do aspecto exportador da colônia, e aquelas que privilegiam as redes mercantis estabelecidas internamente entre as Capitânicas³.

Nesse sentido, o presente trabalho procura observar a atividade mercantil existente na Capitania da Paraíba em fins do século XVIII e início do XIX. Nesse interím esteve à frente do governo da Paraíba Fernando Delgado Freire de Castilho. Assumindo seu posto no ano de 1798 e permanecendo até 1802, esse governador foi incumbido, por ordem régia, de realizar um levantamento da Capitania da Paraíba, cuja finalidade era averiguar as conveniências ou não da manutenção da subordinação da

¹ As considerações tecidas nesse texto derivam de um projeto de iniciação científica intitulado *Fernando Delgado Freire de Castilho, governador da Capitania da Paraíba: um ilustrado nos trópicos*. Financiado pelo CNPq, o projeto foi desenvolvido sob a orientação do Prof. Dr. Mozart Vergetti de Menezes durante os anos de 2006 a 2009.

² Mestranda do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal da Paraíba

³ As perspectivas referenciadas podem ser denominadas de *sentido da colonização/Antigo Sistema Colonial*, cujos principais representantes são Caio Prado Júnior e Fernando Novais, e a outra de *arcaísmo como projetolautoridades negociadas*, integrada por João Fragoso, Manolo Florentino, Maria de Fátima Gouvêa, dentre outros. Um bom balanço das proposições de ambas as vertentes é encontrada em Laura de Mello e Souza (2006). A autora coloca a necessidade de um diálogo entre ambas, ponderando as perspectivas analíticas a fim de encontrar o caminho para o real entendimento de uma sociedade inserida nos circuitos mercantis e influenciada pela cultura política do Antigo Regime, sem esquecer-se de relevar os elementos genuínos que não pertencem àqueles universos, processados exclusivamente em terras brasileiras. “O que houve nos nossos trópicos, sem dúvida, foi uma *expressão* muito peculiar da sociedade de Antigo Regime européia, que se combinou, conforme análise que os autores de *O Antigo Regime nos trópicos* buscaram programaticamente evitar, com o escravismo, o capitalismo comercial, a produção em larga escala de gêneros coloniais – que nunca excluiu a de outros, obviamente -, com a existência de uma condição colonial que, em muitos aspectos e contextos, opunha-se à reinol e que, durante o século XVIII, teve ainda de se ver com mecanismos de controle econômico nem sempre eficaz e efetivo, mas que integravam, qualificavam e definiam as relações entre um e outro lado do Atlântico: o exclusivo comercial. Em suma, o entendimento da sociedade de Antigo Regime nos trópicos beneficia-se quando considerada nas suas relações com o antigo sistema colonial” (Ibidem, p. 67).

Paraíba⁴ à Capitania de Pernambuco (PINTO, 1977: 180-184). Podemos inferir que as informações enviadas por esse governador à Coroa portuguesa influenciaram a decisão régia pelo fim da anexação, ocorrida em 1799. A execução dessa tarefa resultou em uma série de documentos relativos à descrição e ao estado dessa Capitania. São relatórios, cartas e, principalmente, mapas econômicos e populacionais⁵.

As potencialidades da Paraíba são observadas por Fernando Delgado em suas correspondências. A seu ver, o principal problema da Paraíba encontrava-se na subordinação da mesma à vizinha Pernambuco. Para ele, o fim da anexação seria o passo inicial e mais importante para melhorar o estado da Capitania, especialmente através da agricultura e comércio, considerados “os mais importantes ao aumento e riqueza desta capitania e que necessitam de uma independência absoluta de Pernambuco” (PINTO, 1977: 209).

Partindo das observações de Fernando Delgado sobre o estado da Capitania da Paraíba, mais especificamente, do conjunto documental composto pelos Mapas Econômicos, cotejados com a produção historiográfica paraibana acerca do período colonial, buscamos traçar um perfil da dimensão mercantil na Paraíba. Tais mapas fazem parte do acervo do Arquivo Histórico Ultramarino e foram disponibilizados pelo Projeto resgate Barão do Rio Branco. Eles apresentam informações sobre o que era produzido, exportado e importado pela Capitania, bem como os portos de origem e destino dos produtos. Nosso objetivo neste texto é, portanto, mapear os circuitos formados pelos movimentos de importação e exportação que envolviam a Paraíba. Isto inclui a identificação das mercadorias e dos portos abrangidos nesses processos.

A historiografia clássica paraibana é consensual quanto à debilidade financeira e produtiva da Capitania da Paraíba. A exigüidade das rendas, a baixa lucratividade do açúcar, a escassez de mão-de-obra escrava africana, o diminuto nível de produção dos gêneros de subsistência e o fraco e quase inexistente comércio interno são os principais fatores apontados para explicar o estado crítico no qual estava mergulhada a Paraíba. Segundo Horácio de Almeida (1978: 87),

⁴ A Capitania da Paraíba foi anexada à Pernambuco no ano de 1755, permanecendo nessa situação por 44 anos. Para informações a esse respeito, ver OLIVEIRA, Elza Régis de. **A Paraíba na crise no século XVIII: subordinação e autonomia (1755 – 1799)**. 2 ed. João Pessoa: Editora Universitária, 2007.

⁵ Os Mapas Econômicos e Populacionais existem para os anos de 1798 a 1805. Ultrapassam, portanto, o governo de Fernando Delgado Freire de Castilho.

[...] o estado em que [Fernando Delgado] encontrou a Capitania era de estagnação geral.

Fontes de rendas esgotadas. Engenhos desprovidos de safra e escravos. Aparelhamentos fabris estragados. Produtos agrícolas sem preço no mercado. Comércio inexistente. Os negociantes da praça não passavam de meros agentes do Recife e nesta qualidade oprimiam o povo.

Essa posição encontra correspondência nas cartas e ofícios enviados pelos governadores e Câmara da Paraíba, nos quais é patente o estado calamitoso em que se encontrava a Capitania. Agricultura numa situação de penoso atraso e engenhos desprovidos de escravos são referências assíduas.

Não obstante a fragilidade da Capitania da Paraíba no momento em que Fernando Delgado foi investido no cargo de capitão-mor, os mapas de produção, importação e exportação parecem mostrar um quadro um pouco diferente desse exposto pelos historiadores clássicos. Eles não apresentam, de forma alguma, uma economia paralisada. Certamente, a quantidade daquilo que era produzido e exportado e os respectivos valores em dinheiro arrecadado não caracterizam uma opulência. Contudo, espelha a potencialidade econômica da Paraíba. Os artigos importados e seu consumo interno, especialmente para a área do sertão da Capitania, corroboram para a sustentação dessa idéia: a Paraíba não parecia tão decadente quanto se colocava.

Os mapas de exportação e importação das vilas e freguesias da Capitania da Paraíba explicitam a existência de circuitos mercantis envolvendo essas localidades e as demais Capitânicas do Norte (Rio Grande do Norte, Ceará e Pernambuco). Sempre se apontou o porto do Recife como sendo a principal, e/ou mesmo, a única via de escoamento das produções da Paraíba. Segundo esse entendimento o porto da Paraíba nunca apresentou grande atividade. Permaneceu sufocado pelo da capitania vizinha que embarcava quase a totalidade das mercadorias da Paraíba, seja do litoral ou do interior, como afirma Almeida (1978: 87):

A estrada principal que vinha do sertão fazia ligação direta com o Recife, que absorvia tudo quanto a Paraíba produzia. Uma variante é a que tomava rumo da capital paraibana. Pela estrada principal escoavam-se os produtos do sertão.

Longe de ser um prolongamento da Capitania de Pernambuco, a Paraíba apresentava outros caminhos mercatórios. Algumas dessas vias de comunicação da

Capitania da Paraíba com suas vizinhas foram reverenciadas por alguns autores como Caio Prado Júnior e Irineu Jôffily. O primeiro, no capítulo sobre vias de comunicação e transporte, de *Formação do Brasil Contemporâneo*, diz que o ponto central desses caminhos que interligavam o espaço que hoje compõe o atual Nordeste encontrava-se no Piauí. Daí partia três outras vias, dirigidas para leste, sudeste e sul. A linha do leste atingia parte do território da Capitania da Paraíba, mais especificamente Pombal e Patos, incrustados no sertão paraibano, mas também passando pela atual Itabaiana (localizada na área que hoje corresponde ao agreste), onde se bifurcava em duas direções: uma que conduzia à Cidade da Paraíba e outra que descia para Pernambuco (PRADO JR., 2004: 241).

Irineu Jôffily também distingue alguns caminhos que intercomunicava comercialmente a Paraíba às capitanias vicinais. Reconhecendo Campina Grande como importante conduto de integração entre litoral e sertão, visto que a mesma constituía uma feira de gado, Jôffily identifica-a como “o ponto de união das duas artérias do sertão, denominadas estradas do Seridó e de Espinharas” (JÔFFILY, 1977: 225). A primeira dirigia-se ao noroeste alcançando as margens do Rio Seridó, onde penetrava na Capitania do Rio Grande do Norte e seguia para os sertões do baixo Piranhas e Apodí. Ultrapassando essa capitania, a estrada assumia dois rumos: um encontrava novamente o rio Paraíba e o outro atingia o rio Jaguaribe, no Ceará. Já a estrada de Espinharas rumava para o oeste. Descia a Borborema, encontrando o Rio Espinharas na vila de Patos, onde bifurcava-se, à esquerda, para o Piancó e, à direita, para a povoação de Piranhas (posterior Vila de Pombal). Continuava, atravessando a vila de Souza e a atual cidade de Cajazeiras, até chegar à Capitania do Ceará, lugar no qual subdividia-se e atingia os Cariris Novos, os sertões do Icó, Inhamúns e Crateús, alcançando, finalmente, a Capitania do Piauí. Diz o autor que “esta foi a grande artéria que ligava à capital [Cidade da Paraíba] os sertões mais afastados da capitania, ligando igualmente estes aos de suas vizinhas, e esta comunicação tem-se mantido sem a menor interrupção até hoje” (JÔFFILY, 1977: 226).

Estas estradas constituíam algumas vias pelas quais circulavam os produtos idos da e vindos para a Paraíba. Os mapas de exportação e importação indicam os portos de origem e destino dessas mercadorias. Aracati, Assu, Mossoró, Paraíba, Recife, Goiana, Itamaracá, Olinda, Lisboa e Porto compunham os pontos de embarque das produções da capitania e/ou de recebimento dos artigos enviados da metrópole. Esta constatação

rompe o monopólio exclusivo exercido pelo porto do Recife sobre as produções da Paraíba. Certamente, Recife continuava a ser o principal local de escoamento dos produtos daquela e de entrada de outros, mas deixa de ser pensado como a única via de fluxo de mercadorias, seja saída ou abastecimento.

Os produtos exportados e importados pela Capitania da Paraíba podem ser visualizados no quadro 1, apresentado abaixo:

Quadro 1: Gêneros de exportação e importação da Capitania da Paraíba (1798-1805)

EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO		
açúcar	sabão	vinhos	tecidos de seda	quinquilharias
algodão	tabaco	panos de linho	panos finos	sal
goma	tabuado	panos de algodão	baetas	farinha do reino
farinha	couro	panos de lã	morins	manteiga
arroz	sola	chapéus	cassas, cadeas	ferro
feijão	vaqueta	chitas	cambraias	aguardente
milho	salgados	crés	droguetes	azeite
azeite de carrapato	almécega	amburgos	silas	vinagre
mel	gado vacum	bretanhas	durantes	carne seca
aguardente	gado cavalari	riscados	gangas	pólvora
peixe seco	madeira de construção	meias de seda	retrós	louça

Fonte: AHU_ACL_CU_014, Cx. 33, D. 2423, AHU_ACL_CU_014, Cx. 34, D. 2473, AHU_ACL_CU_014, Cx. 35, D. 2510, AHU_ACL_CU_014, Cx. 36, D. 2617, AHU_ACL_CU_014, Cx. 38, D. 2711, AHU_ACL_CU_014, Cx. 39, D. 2764, AHU_ACL_CU_014, Cx. 41, D. 2890, AHU_ACL_CU_014, Cx. 41, D. 2891, AHU_ACL_CU_014, Cx. 46, D. 3273, AHU_ACL_CU_014, Cx. 46, D. 3274, AHU_ACL_CU_014, Cx. 47, D. 3318, AHU_ACL_CU_014, Cx. 47, D. 3319.

A circulação dessas mercadorias pelas Capitânicas do Norte e a renda derivada da movimentação comercial ratificam a idéia exposta de não completa apatia da economia da Paraíba. Evidentemente, o volume das transações comerciais da capitania, quando comparado com a da totalidade do território colonial, possuía um peso pouco

significativo⁶. No entanto, não está em questão aqui o valor da mesma para a metrópole. Cabe apenas verificar, através desses dados, que a capitania não produzia apenas para consumo interno. Atendendo ao seu próprio status de colônia, ela gerava riquezas, comprava manufaturas da metrópole e ainda contribuía para a própria reprodução do corpo de oficiais régios no além-mar, sendo responsável pela manutenção do aparato administrativo da Capitania da Paraíba. Cumpria, pois, o papel a ela designado.

As rendas geradas pelo movimento de exportação superavam, para os anos em tela, com exceção de 1802 e 1804, as de importação. Tratava-se, portanto, de um circuito superavitário. Se observarmos esses valores desmembrando as quantias referentes às arrecadações das paróquias do litoral e do sertão da Capitania da Paraíba, verificar-se-á a predominância do primeiro espaço nas rendas da mesma. O litoral, lugar por excelência da agromanufatura açucareira, era responsável por mais de 50% do volume das importações e exportações da Capitania. Em contraposição, ao sertão é reservada a importância de até 40% dessas demandas.

Não diminuindo a influência da economia litorânea para as receitas da Paraíba, queremos destacar a atuação do sertão para o aumento daquelas. Chamamos atenção para esse espaço que, a partir do século XVIII, começa a florescer economicamente. Isto pode ser verificado nas ligações mantidas pelas vilas do sertão com as Capitânicas de Ceará, Rio Grande do Norte e Pernambuco. A documentação permite evidenciar um afluxo de manufaturas e mercadorias variadas vindas pelos portos dessas capitânicas para as vilas do sertão da Paraíba. Se produtos como tecidos finos, chapéus, louças, etc., afluíam para aí, é porque havia um mercado consumidor para os mesmos. Conseqüentemente, as atividades econômicas sertanejas deveriam gerar condições para comercializar e consumir esses tipos de bens.

Caio Prado Jr. (2004: 228-236) concebe a estrutura mercantil da colônia brasileira em dois níveis: o externo e o interno. O comércio externo, segundo o autor, revela a marca do sentido da colonização do Brasil. É melhor detalhado e conhecido porque foi mais estudado e possui-se um volume maior de documentação. Já o comércio

⁶ Segundo Arruda (1980: 271), a Paraíba, nos anos 1796 e 1797 ocupou o sétimo lugar no comércio de importação da colônia brasileira, subindo para a sexta posição a partir de 1798, ocupada antes por Santos. Com relação à exportação, aparece na sexta posição em 1796, não constando na Balança Comercial (1796-1811) em 1797 e 1798, reaparecendo em 1799 e 1800, para voltar a sumir nos anos seguintes. Diz ainda que, “uma comparação com as demais colônias portuguesas demonstra-nos a insignificância do movimento comercial da Paraíba. É inferior ao comércio da África e das Ilhas. Assim como Santos.” (Ibidem: 272).

interno é bastante reduzido e subordinado àquele. Restringia-se somente ao abastecimento dos núcleos de povoamento e à circulação tanto das produções encaminhadas para os portos, quanto da distribuição das mercadorias importadas para as diversas áreas.

Nos referidos mapas, podemos encontrar as duas fases do comércio interno apontadas por Caio Prado. Neles estão presentes os gêneros de abastecimento (destinados a prover as paróquias da Capitania), as produções remetidas à exportação, e as mercadorias importadas. Diante disso, pode-se inferir que os caminhos percorridos pelos produtos somente torna-se possível mediante a presença de comerciantes, atravessadores, produtores de alimentos e consumidores dos artigos reinóis. Parece ser uma constatação simples, mas torna-se absolutamente necessária para demonstrar que o comércio interno e seus agentes são visíveis. Negar-lhes a existência é anular a capacidade produtiva da Paraíba.

Em uma memória sobre a Capitania, Fernando Delgado, ao retratar acerca das utilidades e melhoramentos de que dispõe, já reverencia o comércio interno e externo existente na mesma. Retirando-se as dificuldades encontradas em realizá-los (subordinação à Pernambuco, proibição da salgação das carnes e peixes e do comércio direto com a metrópole), a Paraíba teria condições mais adequadas a cumprir seu dever colonial, contribuindo mais intensamente para o aumento das rendas reais. Conforme o governador,

A produção do milho, mandioca, feijão e batatas assegura a circulação do comércio interno, e a sustentação dos habitantes, comunicando-se mutuamente os gêneros de primeira necessidade, logo que não sejam interceptados por barreiras fiscais. O algodão, açúcar, folha de tabaco, madeira de toda a qualidade, e courama formam artigos que alimentam a exportação para a Metrópole.

A salgação da carne e das pescarias diminuiria em benefício da Capitania o tráfico da carne salgada e do bacalhau dos Estados Unidos da América setentrional e da Irlanda. Os rios navegáveis entreteriam o comércio constante e fácil no interior que fielmente dirigido é o meio capaz de povoar o País, e domesticar as Nações Indianas que o avizinham. A multidão e proximidade dos portos oferecem outros tantos canais, por onde exportaria para a Europa o supérfluo das produções brutas em troca das manufaturadas, derramando sobre a Capitania a variedade e multiplicidade das plantações as comodidades da vida e a civilização inseparável de um comércio abundante e regular. (AHU_ACL_CU_014, C. 34, D. 2471).

O comércio interno da Parahyba do Norte é, portanto, inegável. Tanto os mapas de exportação e importação quanto o próprio Fernando Delgado atestam a sua existência e importância para o sustento da Capitania.

Diante do exposto, fica claro que a idéia predominante, na historiografia, de esterilidade do comércio da Paraíba no fim do século XVIII pode ser explicada pela contemplação, pelos historiadores, dos grandes circuitos comerciais, descurando do pequeno comércio, realizado internamente. É esse pequeno comércio que permitiu a manutenção econômica da Paraíba em tempos críticos. Ademais, não se deve esquecer que as dificuldades econômicas, inclusive no setor de abastecimento, foi fator constante na colônia, provocadas tanto por condicionantes exógenos quanto por calamidades naturais. Além do comércio interno, fica demonstrada a existência de outras rotas comerciais além da que ligava a capitania à Pernambuco. Comunicando-se com as capitanias vizinhas, a Paraíba fomentava um circuito múltiplo de redes de abastecimento e escoamento de suas produções.

Fontes e bibliografia:

1. Fontes manuscritas:

1.1. Arquivo Histórico Ultramarino

AHU_ACL_CU_014, Cx. 33, D. 2423.
AHU_ACL_CU_014, C. 34, D. 2471.
AHU_ACL_CU_014, Cx. 34, D. 2473.
AHU_ACL_CU_014, Cx. 35, D. 2510.
AHU_ACL_CU_014, Cx. 36, D. 2617.
AHU_ACL_CU_014, Cx. 38, D. 2711.
AHU_ACL_CU_014, Cx. 39, D. 2764.
AHU_ACL_CU_014, Cx. 41, D. 2890.
AHU_ACL_CU_014, Cx. 41, D. 2891.
AHU_ACL_CU_014, Cx. 46, D. 3273.
AHU_ACL_CU_014, Cx. 46, D. 3274.
AHU_ACL_CU_014, Cx. 47, D. 3318
AHU_ACL_CU_014, Cx. 47, D. 3319.

Bibliografia citada:

ALMEIDA, Horácio de. **História da Paraíba**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1978, v. II. (Documentos paraibanos, 7).

ARRUDA, José Jobson de. **O Brasil no Comércio Colonial**. São Paulo: Ática, 1980. (Ensaio; 67).

JÔFFILY, Irenêo. **Notas sobre a Parahyba**. Brasília: Thesaurus, 1977.

PINTO, Irineu Ferreira. **Datas e Notas para a História da Paraíba**. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1977. vol. I. (Documentos paraibanos, 3).

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**: colônia. 23 ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.

SOUZA, Laura de Mello e. **O Sol e a Sombra**: política e administração na América Portuguesa do século XVIII. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.